Skrzydlata POLSKA

NR 35 (217) • 28 SIERPNIA 1955 r. • ROK WYDANIA XI • CENA 70 GR

ROZKAZ MINISTRA OBRONY NARODOWEJ NA ŚWIĘTO LOTNICTWA

Szeregowcy i podoficerowie, oficerowie i generałowie Wojsk Lotniczych!

W dniu dzisiejszym naród polski i jego Siły Zbrojne radośnie obchodzą święto ludowego Lotnictwa Polskiego, czujnej i niezawodnej straży granic powietrznych naszej Ojczyzny.

Z okazji Święta Lotnictwa serdecznie pozdrawiam Was i życzę dalszych osiągnięć w dziele umacniania zdolności bojowej Wojsk Lotniczych.

Pozdrawiam wszystkich pracowników przemysłu lotniczego i życzę im nowych sukcesów w zaopatrywaniu lotnictwa w najnowocześniejsze samoloty i sprzęt techniczny.

Niech żyje ludowe Lotnictwo Polskie, chluba i duma naszego narodu!

Niech żyje nasza Ojczyzna, Polska Rzeczpospolita Ludowa!

Minister Obrony Narodowej
KONSTANTY ROKOSSOWSKI
Marszałek Polski

Obchody Święta Lotnictwa w Polsce

21 sierpnia odbywały się w całym kraju różnorodne imprezy z okazji Święta Lotnictwa, które przypada w dniu 23 bm. Dnia tego upłynęło 11 lat od pierwszego lotu bojowego Pułku Myśliwskiego „Warszawa", pierwszej jednostki lotniczej Odrodzonego Wojska Polskiego.

W jednostkach, oddziałach i poddziałach wojsk lotniczych odbyły się liczne akademie, w czasie których przodujący żołnierze i oficerowie otrzymali odznaczenia państwowe, wyróżnienia i nagrody. Zorganizowano też liczne pogadanki i wieczornice poświęcone tradycjom ludowego lotnictwa, wydano specjalne numery gazetek ściennych, urządzono zabawy.

W związku ze Świętem Lotnictwa odbyły się również liczne imprezy organizowane przez Ligę Przyjaciół Żołnierza. Niedzielne imprezy zgromadziły tysiące ludzi, głównie młodzieży, którą tak mocno interesuje lotnictwo.

LUBLIN. Tysiące mieszkańców Lublina podziwiało na lotnisku Aeroklubu Lubelskiego zorganizowane z okazji Święta Lotnictwa ciekawe popisy akrobacji i skoków spadochronowych.

Wielką atrakcją dla przybyłej na pokazy lotnicze publiczności były loty nad lotniskiem, które wylosowało 30 osób.

POZNAŃ. Festyn lotniczy urządzono nad pięknym jeziorem „Rusałka". Kilkanaście tysięcy osób uczestniczyło w „loterii lotniczej", na której można było wygrać bezpłatne loty samolotem lub prawo do wykonywania skoków z wieży spadochronowej lub też korzystania z licznych strzelnic.

GDAŃSK. Kilka razy z lotniska położonego w malowniczej dolinie wzlatywały wysoko w górę szybowce. To Aeroklub Gdański z okazji Święta Lotnictwa zorganizował w Strzebielinie dla swych sympatyków niecodzienną atrakcję — loty propagandowe. Pierwsze loty na szybowcach dostarczyły kilkudziesięciu pasażerom bogatych wrażeń.

ŁÓDŹ. Wiele tysięcy mieszkańców Łodzi wzięło udział w wielkim festynie zorganizowanym przez Zarząd Wojewódzki Ligi Przyjaciół Żołnierza. Przez całe niedzielne popołudnie, aż do późnych godzin wieczornych Park Helenowski rozbrzmiewał gwarem, muzyką, piosenką.

Z okazji Święta Lotnictwa LPŻ w Łodzi zorganizowała szczególnie atrakcyjny dla młodzieży tydzień otwartych wież spadochronowych.

STALINOGRÓD. Na Śląsku niedziela 21 sierpnia upłynęła pod znakiem festynów lotniczych, zabaw i imprez. Słoneczna pogoda ściągnęła do parków, lasów i nad rzeki tłumy mieszkańców, którym wolny od pracy czas umilały koncerty orkiestr, występy amatorskich zespołów artystycznych i atrakcyjne imprezy lotnicze.

M. in. do budującego się Parku Kultury Fizycznej w Sosnowcu ściągnęły tłumy górników i hutników wraz z rodzinami. Najwięcej mieszkańców Sosnowca zgromadziło się koło wieży spadochronowej, gdzie odbywały się skoki.

SPADOCHRONIARZE WRÓCILI DO KRAJU

Wyniki Międzynarodowych Zawodów Spadochronowych w Bułgarii

DNIA 21 sierpnia w godzinach rannych przyjechała na Dworzec Główny w Warszawie polska ekipa skoczków spadochronowych, która wzięła udział w zawodach międzynarodowych w Bułgarii. Po serdecznym powitaniu nasi sportowcy udali się do Centralnego Klubu LPŻ, gdzie na wspólnym śniadaniu w koleżeńskiej atmosferze wzniesiono toasty za pomyślny rozwój polskiego spadochroniarstwa. Powitanie naszej reprezentacji przez kierownictwo LPŻ było miłą niespodzianką dla powracających do kraju skoczków, którzy wywalczyli dla barw Polski 4 miejsce.

Poniżej podajemy wyniki zawodów w Bułgarii.

Konkurencje rozegrane na zawodach różnią się nieco od podanych przez nas w numerze 33. W rezultacie przeprowadzone zostały one następująco:

Konkurencja I: Dwa skoki z samolotu Po-2 z wysokości 600 m na celność lądowania: 1) Georgi Gołabow (Bułgaria I) — 145,7 pkt, 2) Kirił Zachariew Kirow (Bułgaria I) — 144,5 pkt. Najlepszym z Polaków był Waldemar Bołotowicz (17 miejsce), który zdobył 134,7 pkt.

Konkurencja II: Dwa skoki grupowe z wysokości 1 000 m na celność lądowania z samolotu AN-2: 1) Polska — 14,18 m, 2) ZSRR — 14,90 m, 3) Rumunia — 18,38 m (wyniki są średnią arytmetyczną dwóch skoków).

Konkurencja III: Dwa skoki z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu, z punktacją stylu, dokładności otwarcia spadochronu i celności lądowania: 1) Jarosław Jehlicka (CSR) — 322,6 pkt, 2) Piotr Kosinow (ZSRR) — 321,8 pkt. Z Polaków najlepszym był Józef Wójcik, który zajął 11 miejsce (299 pkt).

Konkurencja IV: Dwa skoki z wysokości 2 200 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 30 sek., z punktacją stylu oraz czasu otwarcia spadochronu do 1/10 sek.: 1) Zachariew Kirow (Bułgaria I) — 195 pkt, 2) Jarosław Jehlicka (CSR) — 195 pkt. Z Polaków najlepszym był Józef Wójcik, który zajął 7 miejsce (187,5 pkt).

WYNIKI PO CZTERECH KONKURENCJACH

Indywidualnie:

1) Jarosław Jehlicka (CSR) — 662 pkt, 2) Gałajala (ZSRR) — 653 pkt, 3) Kirow (Bułgaria I) — 644,4 pkt. Najlepszy z Polaków — Józef Wójcik — zajął 9 miejsce (616,8 pkt).

Zespołowo:

1.	ZSRR	2 337,5 pkt.
2.	Czechosłowacja	2 277,5 pkt.
3.	Bułgaria I	2 205,0 pkt.
4.	Polska	2 184,4 pkt.
5.	Bułgaria II	2 184,2 pkt.
6.	Węgry	1 925,8 pkt.
7.	Chiny	1 639,2 pkt.
8.	Rumunia	1 466,4 pkt.

Reportaże z zawodów — w następnych numerach.

Zdjęcie powyżej: Ląduje jeden z zawodników radzieckich. Niżej: Zawodnicy i komisja sędziowska na lotnisku.

Pressfoto

Nowe rekordy na trasach trójkątnych

W dniu 16 sierpnia br. nasi szybownicy przebywający w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach odnieśli nowy sukces, wykonując dwa rekordowe przeloty po trasach trójkątnych 200 i 300 km:

Maksymiliana Czmielówna wraz z pasażerką Niezabitowską na szybowcu „Bocian" uzyskała w przelocie po trasie trójkątnej 200 km (Lisie Kąty — Zblewo — Przepałkowo — Lisie Kąty) szybkość **41,9 km/h.**

Henryk Zydorczak z pasażerem Jamrozem na szybowcu „Bocian" uzyskał w przelocie po trasie trójkątnej 300 km (Lisie Kąty — Kościerzyna — Złotów — Lisie Kąty) szybkość około **51 km/h.**

Wynik Czmielównej pretenduje do zatwierdzenia jako pierwszy kobiecy rekord krajowy oraz pierwszy rekord światowy w niedawno wprowadzonej do tabeli FAI konkurencji przelotu po trójkącie 200 km. Wynik Żydorczaka jest również pierwszym krajowym i światowym rekordem w konkurencji przelotu po trójkącie 300 km (druga konkurencja ostatnio wprowadzona do tabeli FAI).

NASZA OKŁADKA: 3 września rozpoczynają się na szybowisku Żar — Szybowcowe Zawody Juniorów. Zdjęcie przedstawia moment startu „Salamandry" ze szczytu Żaru. Foto: B. Koszewski

Jak pracują nasze aerokluby

AEROKLUB BYDGOSKI PRZEŻYWA RENESANS

JADWIGA SARNOCIŃSKA

LATA 1946—1950 — to okres pierwszego rozkwitu i... upadku Aeroklubu Bydgoskiego. W ciągu tego czterolecia aeroklub, którego duszą w tym okresie był inż. Wiktor Leja, zyskał sobie miano najpotężniejszego ośrodka lotnictwa sportowego w Ludowej Polsce. Działające tam wówczas trzy sekcje: samolotowa, szybowcowa i spadochronowa — miały do swojej dyspozycji wystarczającą ilość sprzętu, toteż szkolenie nowych zastępów lotników sportowych szło pełną parą. Wartkie życie młodego klubu promieniowało niemal na cały kraj. Tam właśnie nauczył się abecadła lotniczego znany obecnie i ceniony instruktor samolotowy Czesław Bieszczad, tam też stawiał swe pierwsze kroki obecny rekordzista świata w spadochroniarstwie Jerzy Łobodda.

Ale podobnie jak po upalnym dniu następuje burza, tak rok 1950 był dla aeroklubu schyłkiem jego sukcesów, jakby niewidzialne siły rzuciły nań złą passę. Bo oto w tym właśnie roku, z nieprzemyślanej i nieuzasadnionej woli lokalnych władz zwierzchnich, Aeroklub Bydgoski omalże nie uległ całkowitej likwidacji. Jedynie kilku rozmiłowanych w szybownictwie pilotów zdołało podtrzymać dobre tradycje klubu. Dzięki wielu petycjom do władz centralnych lotnictwa sportowego udało im się utrzymać przy życiu niewielkie ogniwko — w postaci ośrodka treningowego z... jednym szybowcem. Jedna „Mucha" była w zasadzie przysłowiową kroplą w morzu, niemniej jednak było to coś, co mówiło, że Aeroklub Bydgoski zupełnie nie wygasł. Pozostali w nim piloci wierzyli natomiast, że klub ich będzie przeżywał jeszcze swój renesans. I nie pomylili się...

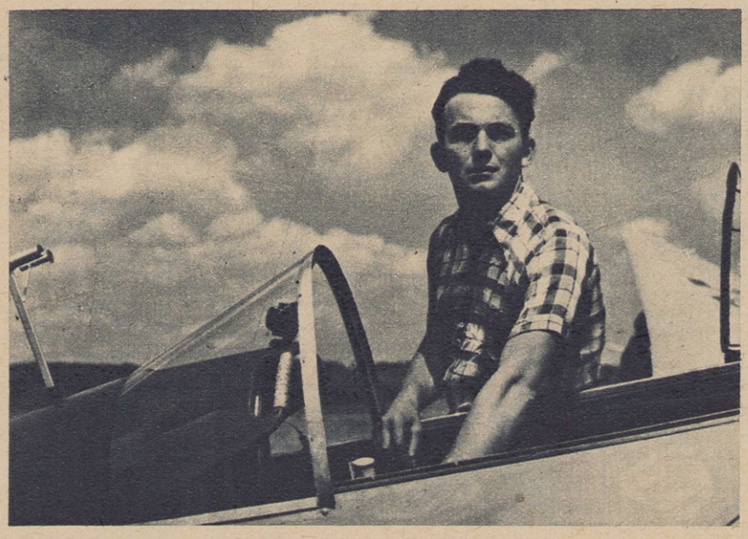
Maksymalne osiągnięcia przy minimalnych możliwościach, wyrażające się zajęciem trzeciego miejsca w ogólnokrajowym współzawodnictwie w roku 1952 — sprawiły, że mały ośrodek wzbogacił się o jeszcze jeden szybowiec oraz... instruktora. Tak więc „namiastka aeroklubu" w nowy sezon letni roku 1953 wstąpiła już z dwoma szybowcami i w rezultacie, po podsumowaniu rocznych osiągnięć — wspięła się na wyższy szczebel drabinki współzawodnictwa, zajmując drugie miejsce.

Każdy więc rok przynosił nowe sukcesy, mimo, że możliwości eksploatacyjne były nadal skromne. W uznaniu zatem pracy władze zwierzchnie wzbogaciły ośrodek o nowy sprzęt szybowcowy. Ale zwiększona ilość szybowców nie rozwiązuje w zasadzie problemu. Trudno bowiem jest o wysokiej klasy wyczyn ze startu za wyciągarką. Nic więc dziwnego, że samolot, służący chociażby tylko do holu — był marzeniem rozrastającej się coraz bardziej grupy bydgoskich szybowników. Marzenie to było jednak nieosiągalne jeszcze przez cały rok 1954. Dopiero wyniki uzyskane w tym właśnie roku — osiągnięte mianowicie pierwsze miejsce (jasne, że tylko w szybownictwie) we współzawodnictwie, stały się przyczyną nieco innego spojrzenia władz zwierzchnich na rwący się do życia ośrodek bydgoski, który mimo trudnych warunków technicznych zdystansował o niebo wyżej stojące pod tym względem aerokluby.

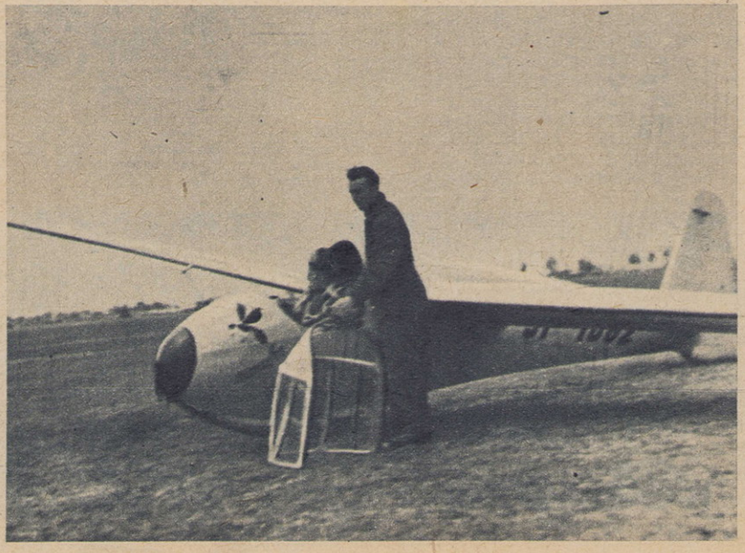
Toteż rok bieżący można uznać jako rok odrodzenia Aeroklubu Bydgoskiego — okres powrotu do jego świetności sprzed kilku lat. W tym bowiem roku na lotnisku, po pięcioletniej przerwie, wesoło zagrał silnik samolotu. Jakkolwiek plan Zarządu Głównego LPŻ przewidywał przyznanie mu trzech samolotów różnych typów, piloci musieli zadowolić się jednym CSS-em, wykorzystując jego możliwości do maksimum. Stanowi on więc nie tylko środek startu szybowców, ale przyczynił się także do podwyższenia kwalifikacji pilotów. Dotychczas mianowicie czterech pilotów — instruktorów szybowcowych uzyskało już III klasę pilotów samolotowych, szkoląc się pod kierunkiem instruktora Henryka Winiarskiego, który funkcję tę wykonuje społecznie. Ta pierwsza czwórka jest więc zalążkiem przyszłej sekcji samolotowej klubu, a tym samym przyczynkiem do jego dalszego rozwoju.

Jednocześnie z przydziałem samolotu obiecano przekazać aeroklubowi większą ilość szybowców. Jakkolwiek z obietnicy tej ZG LPŻ nie wywiązał się całkowicie, dając do dyspozycji tylko część zaplanowanego sprzętu i to w bardzo spóźnionym terminie (dopiero 10 lipca), plan aeroklubu jest nie tylko nie zagrożony, ale są wszelkie dane po temu, że będzie wykonany z nadwyżką. I gdyby któryś z aeroklubów pokusił się o zabranie Bydgoszczy szybowcowego przodownictwa — nie przyjdzie mu to z pewnością łatwo.

Dziewięć pełnych — oraz po dwa warunki do trzech Srebrnych Odznak Szybowcowych, trzy przeloty ponad 300 km, dające dwa warunki do Złotych Odznak Szybowcowych oraz jeden diament, dziesięć przelotów po trasie trójkątnej 100 km z prędkością rzędu 60—70 km/h i szereg innych przelotów (z tymi „za chałupę" włącznie), co w sumie daje 1 100 godzin nalotu i około 5 000 przelecianych kilometrów — to krótki bilans dotychczasowych osiągnięć Aeroklubu Bydgoskiego.



Instruktor Aeroklubu Bydgoskiego Ludwik Merło w kabinie „Jaskółki"

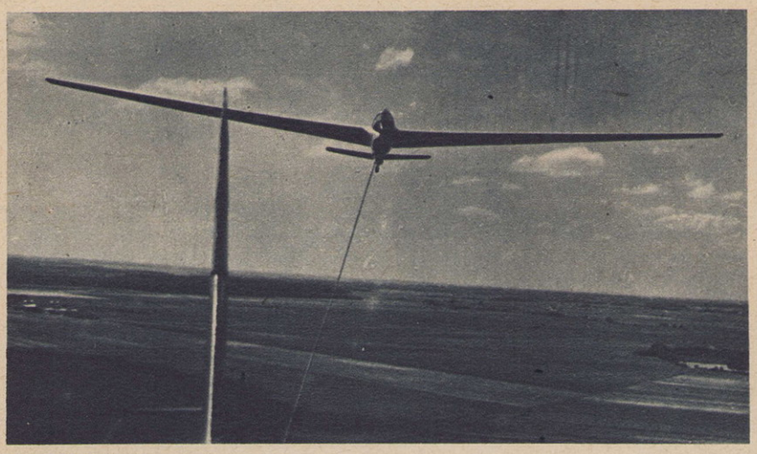


Pilot Ryszard Palicki (w kabinie) na chwilę przed startem do lotu treningowego.
Foto' B. Koszewski i SP-S

Osiągnięcia te nie przyszły im jednak bez trudu, bez wysiłku takich pilotów, jak instruktor i kierownik wyszkolenia w jednej osobie Zbigniew Żółkoś, czy instruktor Ludwik Merło, którym dzielnie sekunduje instruktor społeczny Janusz Ruge. Wiele wkładu pracy daje instruktor samolotowy (społeczny) Winiarski, któremu za pełną poświęcenia pracę dla dobra aeroklubu należą się specjalne słowa uznania.

Ale sami instruktorzy, gdyby nawet dwoili się i troili, nie osiągną nic bez zgodnej i pełnej zrozumienia współpracy całego zespołu pilotów i kadry technicznej. Toteż w tym miejscu nie można pominąć nazwisk takich pilotów jak Alfred Bzyl i Zbigniew Zwoliński, którzy w tej chwili przebywają na Żarze, walcząc o uczestnictwo w zawodach juniorów, Grzegorz Floriańczyk — pilot i mechanik ściągarkowy, który mimo zaabsorbowania pracą zawodową w klubie zdołał w tym roku zdobyć Srebrną Odznakę, Jan Rudnicki, utrzymujący się w pierwszej dziesiątce Całorocznych Zawodów Szybowcowych — wybitny specjalista od przelotów rzędu 250 km (w pogoni za warunkiem do złotej) i wielu innych, których ze względu na szczupłe ramy artykułu — wymienić niesposób.

Osiągnięcia Aeroklubu Bydgoskiego urastają niemal do wyczynu, gdy zważy się fakt, że boryka się on z trudnościami kadrowymi (tylko jeden instruktor i kierownik wyszkolenia!), a już najbardziej palącą potrzebą jest obsadzenie etatu kierownika aeroklubu. Etaty przecież są — a ludzie na odpowiednie stanowiska niewątpliwie się znajdą. Obecny bowiem kierownik — Franciszek Gołata, który poza tym pełni funkcję komendanta szkoły szybowcowej, zawiadowcy portu lotniczego i instruktora, jest chyba wystarczająco przeciążony pracą. Nic więc dziwnego, że brak oddzielnego kierownictwa wpływa ujemnie na tok pracy aeroklubu. Należy bowiem pamiętać, że nie jest to już skromny ośrodek sprzed kilku lat, ale aeroklub, który z każdym dniem staje się coraz większą machiną, a jako taka musi ona mieć swoje mocne, zdrowe serce.



Z II SMP

Historia pewnego pocałunku

ANDRZEJ DĄBKOWSKI

„W życiu jeszcze nie miałem startu tak... grobowego". Andrzej musiał się dobrze zastanowić, zanim znalazł najbardziej odpowiednie określenie dla swojej przygody. Już kilka godzin upłynęło od opisywanej przez niego chwili, jednak na jej wspomnienie oczy pilota zabłysły, twarz przybrała wyraz skupiony, pełen napięcia. Widać było, że przeżywa jeszcze trudną sytuację.

Ugór, z którego startować miał zespół, przedstawiał się nienajgorzej. Oto zwykły pas ziemi porośniętej skąpo trawą. Przymusowe lądowanie, będące epilogiem nieudanego przelotu w ostatniej konkurencji II SMP, nie sprawiło żadnych trudności młodemu, lecz doświadczonemu pilotowi. Nie czekał nawet zbyt długo na pomoc, lecz — jak każdemu pilotowi w podobnej sytuacji — rozjaśniły mu się oczy, kiedy nad przygodnym lądowiskiem rozległ się warkot CSS-a, który miał go ściągnąć z powrotem do Lisich Kątów.

Zwinny „AEO" jak gdyby drażniąc się z ziemią zszedł nisko nad pole, kołami musnął niemal trawę i na zwiększonym gazie znowu wyprysnął w górę. Łatwo już było rozpoznać sylwetkę pilota, obserwującego w skupieniu teren, na którym miał posadzić swoją maszynę. Andrzej uśmiechnął się z satysfakcją. Przyleciał po niego Janusz Bachański. Nazwisko to było dla niego wystarczającą gwarancją, że z całym spokojem może zdać się na swego holownika. Warszawianin miał opinię dobrego, rozważnego pilota.

Razem obejrzeli pole. Nawierzchnia wyglądała możliwie, była wystarczająco równa i niezbyt miękka, tylko teren przydałby się może nieco dłuższy. Ograniczała go szeroka rozpadlina, za którą wznosił się młody, zielony lasek. Sprawa wyglądała dość prosto.

Start! Silnik „CSS-a" ryknął na pełnym gazie. Zespół ruszył naprzód i... dopiero wówczas obaj piloci zrozumieli, jak trudna czeka ich przeprawa. Minęła sekunda, druga i trzecia. Zespół nie nabierał pożądanej szybkości. Koła „SP-AEO" wstrząsanego drganiem pełnych obrotów silnika ryły głęboko ziemię, kruszyła się zeskorupiała w słonecznym żarze twarda, lecz cienka warstwa, pokrywająca zdradliwy, grząski piasek.

Koniec przygodnego lotniska. Grunt nagłym uskokiem opada w dół. Skok przez rów udaje się, samolot i szybowiec są już w powietrzu, ale miło przed chwilą wyglądająca zieleń lasu wyrasta błyskawicznie groźną ścianą, znacznie powyżej horyzontu. Jeszcze chwila usiłowań poprawienia o wiele za małej szybkości i pilot „CSS-a" gwałtownie ściąga drążek na siebie. Jak wiele zależało od tego ruchu... Moment wcześniej — zwalą się bezwładnie w dół, moment później — runą wprost na drzewa. Szybownik pozostaje bezsilnym widzem, a raczej biernym aktorem groźnej sceny. Jego „Jaskółka" leci jeszcze całkiem bezwładnie, wychylenia sterów nie dają efektu.

Maska wyjącego z wysiłku „AEO" mierzy stromo w błękit, ogon spętaną linką holowniczą ciąży uparcie ku dołowi. „CSS" przybiera postawę rumaka, usiłującego bez przekonania wznieść się ponad stanowczo zbyt wysoką przeszkodę.

Ściana lasu jest tuż... Drążek ściągnięty do oporu. Nic więcej zrobić nie można. Błyskawiczny rzut oka na szybkościomierz: strzałka zaledwie zaczyna reagować: Samolot wychodzi nieco wyżej. Czy przejdzie? Ręka pilota holującego przez cały czas spoczywa na dźwigni zaczepu. Wystarczy lekko pociągnąć — i szanse uniknięcia niebezpieczeństwa staną się bardzo realne. Maszyna bez obciążenia z pewnością wyskoczy nad las. Tylko... szybowiec zwali się między drzewa... razem z kolegą, z Andrzejem.

— Ech, ten piekielny balast! — Janusz Bachański zaciska zęby. Wiadomo — szarpnie gałkę zaczepu... gdy sam zacznie walić się w las. Nie wcześniej.

Przeszli!!! Jak to się stało? Ale nie czas na rozważania. Za ścianą drzew otwiera się małe, kilkudziesięciometrowe półko, za którym widać wznoszącą się pod niebo nową groźną przeszkodę, tym razem — nie do przebycia. Wał wysokiego starodrzewu.

Bachański zdecydowanym ruchem odpycha drążek. Samolot opuszcza maskę i śmigając nisko nad ziemią ponownie usiłuje nabrać szybkości. Pilot szybowca, jak tylko umie najdokładniej, trzyma się kursu prowadzącej go maszyny. Tak bardzo chciałby jej pomóc!

Rozpaczliwym zakrętem zespół ratuje się przed pogrążeniem w czarno-zielonej gęstwinie.

Po przybyciu na lotnisko, Janusz Bachański serdecznie ucałował swego „AEO".

Oto obrazek z życia pilotów holujących, o których przeważnie mówi się tylko wówczas, gdy... są potrzebni, a prawie nigdy nie pisze. Bo któż chce suszyć sobie głowę losami holowników, gdy na forum mistrzostw występują największe sławy szybowcowe, mistrzowie Polski, gdy oczekuje się pobicia rekordów świata.

A po mistrzostwach? Pilot Janusz Bachański powróci do swej pracy inżyniera mechanika w Biurze Studiów i Projektów Przemysłu Specjalnego, gdzie zawody szybowcowe zapewne nie budzą szczególnego zainteresowania, a praca służb pomocniczych mistrzostw tym bardziej nikogo nie wzrusza.

Temu jednak kto widział pracę pilotów holujących, nie trzeba wiele zastanowienia, by zdać sobie sprawę, jak pożyteczne i trudne wykonali zadania. Żadne zawody lotnicze nie mogłyby się obejść bez pracowitych CSS-ów. Ich rola w Lisich Kątach była szczególnie ważna.

Już o 4 rano każdego dnia piloci holujący kolejno wyruszali na badanie warunków atmosferycznych, wznosząc się na 4000 metrów z całym arsenałem przyrządów do badania atmosfery. Co najmniej na godzinę — dwie przed szybownikami liczna ich grupa ukazywała się na lotnisku, przy swych maszynach. Dwa CSS-y stale pełniły dyżur, z chwilą rozpoczęcia startu do pracy przystępowały wszystkie. Piloci oczekiwali tylko sygnału, by w ciągu zaledwie ok. 40 minut wyholować na przepisową wysokość 700 czy 800 metrów trzydziestu zawodników z ich szybowcami.

Nie na tym kończyła się ich praca. Przeciwnie. Wielu startujących trzeba było wyrzucać w powietrze po 2—3 razy, a gdy skończył się start, zaledwie wystarczało czasu na uzupełnienie benzyny i następował początek jeszcze cięższego zadania — ściągania szybowców z przygodnych lądowisk, co trwało zazwyczaj do późnych godzin wieczornych.

Ileż czasu i kłopotów zaoszczędzili holownicy pilotom szybowców! Rozumieli ich przecież dobrze. Każdy był również szybownikiem, lub uprawia ten sport dotychczas, każdy dobrze rozumiał, jak pilno zawodnikowi powrócić na lotnisko, by przygotować się i odpocząć przed następną konkurencją. Mimo bardzo trudnego terenu, samochody i wozy transportowe w Lisich Kątach interweniowały bardzo rzadko. Szybownicy liczyli przede wszystkim na szybką pomoc samolotów i nie zawiedli się. Holownicy umieli dotrzeć niemal wszędzie, zwycięsko pokonywali wszystkie trudności. Lecieli o 4 rano do Sępolna, by umożliwić start w następnej konkurencji sześciu przebywającym tam od dnia poprzedniego szybownikom. Wyruszali o porannej mgle, kończyli loty o wieczornej szarówce, nie dbając o to, że w drodze powrotnej mogą już nie dostrzec lotniska.

Startowali z terenów, które w większości wypadków niczym nie przypominały prowizorycznych nawet lotnisk, z małych poletek buraczanych, podmokłych łąk i leśnych polan. W koniecznych przypadkach pomagali szybownikom demontować szybowce, przenosić je i składać w miejscach nadających się do startu.

Szybowce, przystosowane do przygodnych lądowań w terenie, siadały tam bezpiecznie na swych mocnych płozach. CSS-om w tych samych miejscach za każdym razem groziła kraksa, uklnięcie w miękkim podłożu, czy nierównościach terenu, grożące połamaniem maszyny.

Ze swego zadania piloci holujący wywiązali się wspaniale. Stykając się na codzień z niebezpieczeństwem, dzięki wysokim kwalifikacjom i — trzeba powiedzieć — odrobinie szczęścia, potrafili zapobiec przykrym niespodziankom, udzielając szybownikom skutecznej i szybkiej pomocy. W Lisich Kątach nie zanotowano ani jednego wypadku uszkodzenia CSS-a. Szybowce bezpiecznie się czuły w ich towarzystwie.

Ilością startów i wylatanych godzin wszyscy piloci holujący mogli zaimponować każdemu zawodnikowi. Szybownicy mogli w najlepszym razie odbyć ok. 15—20 startów, tj. trzykrotnie w każdej konkurencji, plus loty na holu, z terenu.

Warto dowiedzieć się, że CSS Zdzisława Jarończyka z Bielska wyruszał na przelot aż 101 razy. Nie wiele mniejsze ilości startów mieli pozostali piloci holujący, chociaż trzeba przyznać że Jarończyk był wśród nich rekordzistą. W początkach sezonu latał niewiele, gdyż zdawał dyplom inżynierski, lecz za to w czasie mistrzostw po prostu palił się do swojej maszyny, wykorzystując każdą okazję przelotu i wywiązując się niezwykle sumiennie z podjętych zadań. Pomagał również instruktorowi z Lisich Kątów — Walentemu Hardtowi w holowaniu maszyn pilotów NRD, przebywających tam na szkoleniu. Hardt w wolnych chwilach rewanżował się holowaniem uczestników mistrzostw.

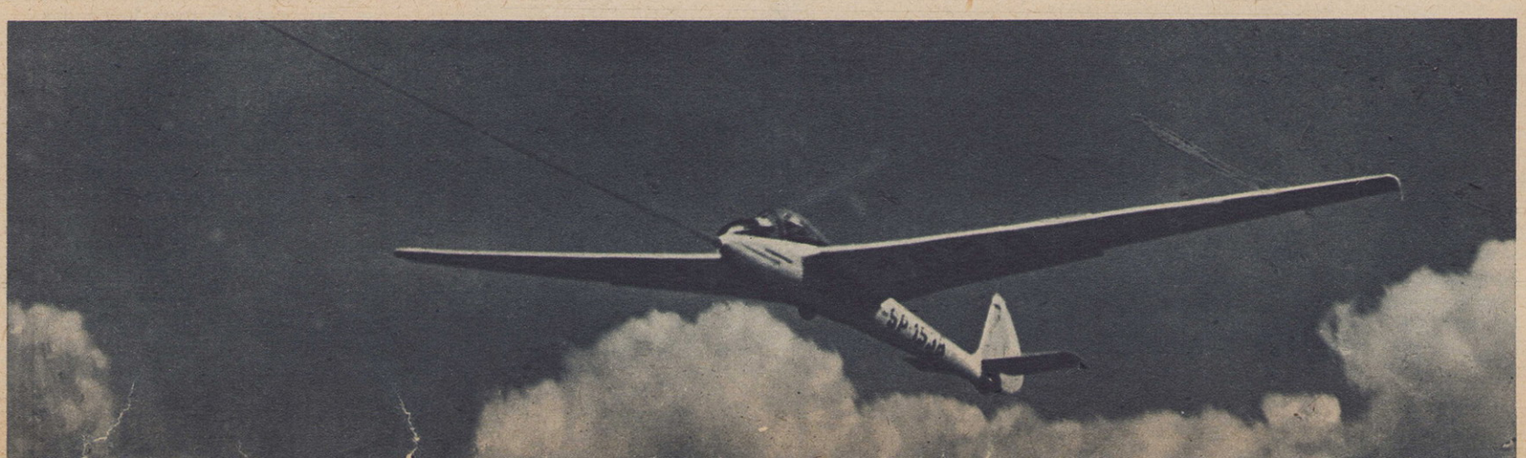
Praca Jarończyka, jak i pozostałych pilotów, obfitowała w „ciekawe" — jeśli tak je można nazwać — momenty. Holując szybownika Sochackiego, musiał siekierą otwierać sobie drogę pośród drzew, a start wykonał z kamienistej drogi, szerokości zaledwie ok. 2,5 metra. Lecąc ze Skrzydlewskim, wzbijał się w powietrze na raty. Po krótkim rozbiegu obaj musieli przeskoczyć rów i raz jeszcze odbić się od ziemi z małej łączki.

Rekordzistą ilości wylatanych godzin był natomiast szef pilotów holujących na II SMP, kierownik Szkoły Szybowcowej i Aeroklubu Bydgoskiego w Fordonie — Franciszek Gołata. Przebywał on w powietrzu w ciągu 49 godzin. Ponadto co dzień, niemal dosłownie o północy, układał do snu swych pupilków i budził ich o 4 rano — troskliwymi radami, wskazówkami oraz poleceniami służbowymi.

Tylko o jedną godzinę mniej latali Jan Kozłowski ze Stalinogrodu oraz gospodarz terenu Władysław Oleksiewicz, instruktor z Lisich Kątów, który ląduając na okolicznych polach, wszędzie czuł się jak u siebie w domu, rozwoził komisarzy na punkty kontrolne i pomagał wszystkim kolegom wynajdywać odpowiednie miejsca startu i lądowania. Pracował bardzo ofiarnie, mimo, że absorbowały go również sprawy rodzinne. Choć młody, jest wszak szczęśliwym tatusiem, a poza domem z pewnością często tęsknił do urodziwej i sympatycznej żony.

Dwaj pozostali holownicy, wrocławianie Zygmunt Redas i Tadeusz Popiel, wykazali jak poważnie ustosunkowują się do zajęć pilota. Można było pewnie polegać zarówno na dużym doświadczeniu starszego — Redasa, jak też sumienności młodszego — Popiela.

Wszyscy piloci holujący odbyli razem 600 lotów o łącznym czasie trwania 300 godzin. Za tych trzysta godzin, spędzonych w trudzie i niepokoju, lecz mimo wszystko — zawsze z uśmiechem i dobrym słowem na ustach, serdeczne podziękowanie złożył im w czasie pożegnalnego obiadu zawodnik Skrzydlewski. Słowom jego towarzyszyły burzliwe oklaski wszystkich szybowników.



JANUSZ MEISSNER

Trzy DIAMENTY

(9) FRAGMENTY POWIEŚCI **Ilustr. J. M. WOJCIECHOWSKI**

Tymczasem Szary przechodził ze swoimi na pierwsze stanowisko kadłuba, Ziębicki zaś kierował już układaniem i zamocowywaniem świeżych dźwigarów skrzydłowych.

W ten sposób sześć brygad — po trzy z każdej strony — kolejno zmieniało stanowisko i przedmiot produkcji, od skrzydeł do kadłubów i od kadłubów do skrzydeł.

„Chińska" seria płynęła przez warsztaty SZD nieprzerwanym potokiem. Jego pierwsze źródło, wspólne dla wszystkich dotychczasowych serii „Jaskółek", niegdyś zaczęło bić w biurze konstrukcyjnym; później kręty strumyk rysunków, planów, obliczeń i kalkulacji popłynął poprzez inne biura, komisje, zespoły pomiarowe i technologiczno-fabrykacyjne, aż został ujęty w cały system kanałów, odnóg i zbiorników produkcji przez naczelnego inżyniera, Szymona Hajduka. Teraz toczył się szybko z hałaśliwego oddziału obróbki maszynowej wprost na szablony, gdzie powstawały pojedyncze drobne elementy do budowy skrzydeł, kadłubów, stateczników, sterów i lotek; stamtąd wpadał do dwu pozostałych sekcji działu drzewnego i zasilony dopływem okuć, napędów oraz spawanych części i urządzeń metalowych, przelewał się na halę montażową. Tu przyjmował jeszcze inne dopływy — z działów lakierniczo-malarskiego, tapicerskiego, wyposażenia w przyrządy i książki pokładowe, aż wreszcie wydostawał się na zewnątrz — na betonową płytę przed hangarem otwartym na lotnisko.

Oblatywacze zapinali pasy spadochronów, podkołowywał samolot, zaczepiano linę holowniczą i gotowe, lśniące świeżym lakierem „Jaskółki" unosiły się w powietrze.

Potem odejmowano im skrzydła, składano wzdłuż kadłubów i ustawiano rzędem w magazynie zdawczo-odbiorczym.

I oto w połowie wykonania serii nastąpiła owa niespodziewana przerwa: dopływ surowca nagle ustał, a jego zapas fabryczny wkrótce został wyczerpany... Nie pomogły alarmujące listy i depesze, które tymczasem wysyłał naczelny inżynier, zawiodły wszelkie interwencje; trzeba było czekać.

Aby uniknąć przestoju, Hajduk przerzucił część ludzi do produkcji skrzyń i opakowań, ale strata czasu wydawała się niepowetowana; gdy wreszcie nadszedł ów spóźniony transport, stało się jasne, że przy ośmiogodzinnej pracy jednej zmiany robotników działu drzewnego nie da się wykonać zamówienia na termin.

Dyrekcja szukała różnych sposobów rozwiązania tej trudności, zwracając się do innych zakładów szybowcowych o wypożyczenie kilku brygad specjalistów i powiększając ilość pracowników na stanowiskach nie wymagających tak wysokich kwalifikacji. Lecz specjaliści nie przybyli: tam również produkcja szła pełnym biegiem...

Wtedy Hajduk i Finse zwrócili się o pomoc do rady zakładowej i do podstawowej organizacji partyjnej. Zwołano zebranie, dyrektor Olgierd przedstawił całą sprawę, a naczelny inżynier odwołał się do robotniczej solidarności i ambicji tych ludzi, z którymi tu pracował od tylu lat.

Po nim mówił sekretarz POP, a wreszcie — spawacz z działu mechanicznego, Stokowski.

Słuchano go ze szczególną uwagą, może dlatego, że pracował tu od początku, od powstania Zakładów po wojnie, a także dlatego, że przyczynił się do uratowania obrabiarek, których bronił wraz z pewnym oddziałem partyzanckim podczas odwrotu armii Hitlera. Nie był zresztą dobrym mówcą i rzadko zabierał głos; zacinał się, nie zawsze znajdywał właściwe słowa i czerwienił się przy tym, jakby ogarnięty gniewem nie wiadomo za co i na kogo. Ale warto było wysłuchać tego, co miał do powiedzenia.

Tym razem oświadczył, że jego zdaniem dzisiaj już nie ma takich przeszkód, których nie dało by się pokonać. Co innego dawniej, kiedy tu zaczynali prawie bez narzędzi, bez tych wszystkich urządzeń, ułatwień, w zimnych pustych halach z powybijanymi szybami i cieknącymi dachami; kiedy materiał na okucia wygrzebywało się ze złomu, każdy otwór trzeba było wiercić ręczną wiertarką i obrabiać pilnikiem, a każdą płytę metalu prostować młotem i przycinać ręczną piłką.

— Finse tu też wtedy robił i kogo miał do pomocy? — pytał Stokowski. — Paru stolarzy, a reszta? Zbieranina to była, powiadam! Zbieranina! Jak który robił przez tydzień, to dużo. A jak robili? Towarzysze, robili źle, byle jak! Bo nie było czym, a ludzie byli nieuświadomieni, nie rozumieli, że się świat dla nich zmienił, towarzysze. Wam tego nie będę tłumaczył... Ale teraz? Teraz — żebyśmy zawalili termin?! Jak tu są zetempowcy, jak jest organizacja, jak mamy kwalifikowanych ludzi?!

Potoczył dookoła przekrwionymi oczyma, jakby szukał takiego, co mu się przeciwstawi.

— To przy pierwszej przeszkodzie już mamy stanąć, towarzysze? — zapytał resztką tchu. — To szukamy, kto by za nas zrobił, bo nie zdążymy?! A ja mówię, że zdążymy! — walnął pięścią w stół. — Tylko chcieć, to można, towarzysze. Drugiej zmiany wam brakuje? Sami zrobimy drugą zmianę, tam gdzie trzeba. W skrzydlarni i w kadłubowni — to tam; a w spawalni, to w spawalni. Nie mówię, żeby na stałe, ale do końca tej serii każdy przecie może się przyłożyć: po dwie, albo i po cztery godziny, po pięćdziesiąt procent normy więcej, po osiemdziesiąt i musimy dać radę!

— Ludzi więcej nie ma i nie będzie — powiedział spokojniej, patrząc to na Hajduka, to na Finsego. — Stanowisk na hali też się więcej nie pomieści. Ale dzień ma dwadzieścia cztery godziny, nie osiem!

Usiadł ciężko na swoim miejscu i rozejrzał się, jakby zaskoczony rzęsistymi oklaskami. Ale nie wszyscy klaskali, a Ziębicki, który siedział obok Szarego, mruknął:

— Jaki chojrak — na cudzy rachunek; bo sam wszystko miał pod ręką!

— Co miał? — spytał Szary.

— No — materiał! U nich, na mechanicznym, nie było przerwy w dostawie, to i nie będą teraz doganiać, tylko my. A tutaj bohatera struga.

— Ale innej rady nie ma — odrzekł Szary. — Musimy zdążyć.

— Wiadomo, tylko to będzie nasza robota i nasz czas, nie jego.

Szary wzruszył ramionami:

— Przecież nie o to chodzi.

— Jak komu. Na nadgodzinach tyle nie zarobisz, co na boczku, w domu.

***

Mimo tych uwag, Ziębicki zgłosił się z całą swoją brygadą na owe nadliczbowe godziny pracy. Zgłosiły się też inne brygady i harmonogram „chińskiej" serii zwolna zaczął się wyrównywać.

Lecz na kilka dni przed wyznaczoną datą załadunku i wysłania szybowców specjalnym przyspieszonym transportem kolejowym do Gdyni, wynikła nowa nieprzewidziana zwłoka: komisja działająca w imieniu odbiorców zakwestionowała sposób umieszczenia butli zawierających sprężony tlen...

Te butle — według rysunków warsztatowych biura konstrukcyjnego i zgodnie z wyposażeniem prototypu — umieszczone zostały za fotelem pilota, kranami w dół, skośnie ku sobie, tak, że ich para tworzyła literę V. Dzięki takiemu układowi dopływ tlenu do maski odbywał się jednym przewodem, przeciągniętym pod siodełkiem, po dnie kabiny.

Otóż komisja, opierając się na opinii przesłanej rzekomo w swoim czasie wprost do kierownictwa produkcji, zażądała odwrócenia butli kranami w górę. Powodem takiego żądania była obawa, że w pewnych warunkach może nastąpić zawilgocenie kranów i przewodu, ich zamarznięcie, a co za tym idzie — przerwanie dopływu tlenu, czego jakoby można było uniknąć przy górnym odprowadzeniu dwoma oddzielnymi przewodami.

Inżynier Hajduk nie zamierzał teraz dyskutować nad merytoryczną stroną tego zagadnienia, jakkolwiek jego zdaniem taki wypadek był zgoła nieprawdopodobny. Oświadczył natomiast stanowczo, że kierownictwo produkcji nigdy owej opinii nie otrzymało. Gdyby istniały jakieś zastrzeżenia w tej sprawie, nie zostałaby załatwiona homologacja prototypu przez Instytut Lotnictwa.

Lecz przewodniczący komisji miał przy sobie kopię orzeczenia. Nie chciał i nie mógł ustąpić. Trzeba było zastosować się do żądań odbiorcy i we wszystkich „Jaskółkach" odwrócić butle.

Odwrócić butle! — tylko z pozoru mogło się to wydawać drobnostką... Odwrócić butle — to znaczy: w każdym szybowcu odkręcić szesnaście wkrętów przy ośmiu uchwytach przytrzymujących przewód na tylnej ściance i na pokładzie gondoli; odciąć ten przewód od końcówki, a jego oba rozgałęzienia — od butli z tlenem; wykonać zamiast jednego, dwa nowe przewody z mosiężnej rurki, przyspawać każdy z nich z jednej strony do końcówki załączanej do węża maski, z drugiej zaś — do butli; wreszcie zamocować przewody na wewnętrznych ściankach kabiny, czyli wkręcić tym razem trzydzieści dwa wkręty w podłużnice kadłuba.

(cdn.)

WIKTOR ŁUZGIN

Lotnicy i orły

Dwaj lotnicy rankiem poprzez wąwóz szli,
gdzie co krok czyhały urwiska z granitu,
gdzie za tumanem zamieci i mgły
ginęły wyniosłe gór prastarych szczyty.

Roziskrzony śniegu kryształowy pył
wiatr miótł z nawisów niebotycznej skały
i na władczych skrzydłach, pewne swoich sił,
gdzieś w cichym przestworzu dwa orły wisiały.

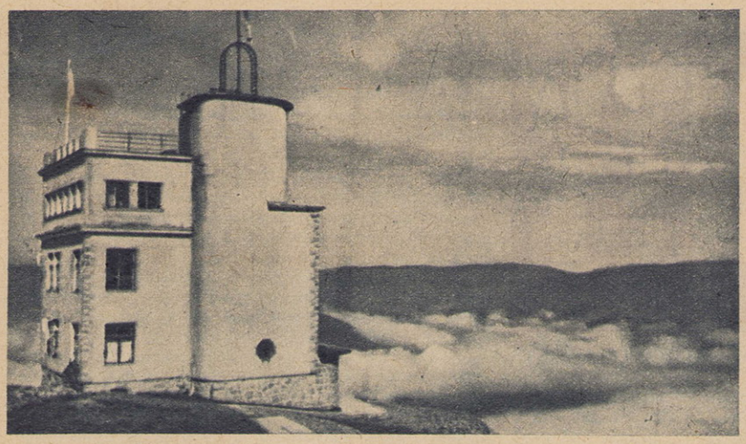
Orły z wyżyn dumnie spoglądały w dół
na tych dwóch, co zwolna szli przez śnieg, i oto
najwyraźniej każdy z pilotów to czuł,
że orły żałują idących piechotą.

Ale już w południe dwa „Jastrzębie" mkną
ponad mgłą świetlistą, co na szczytach dymi,
nad rozpadlinami, gdzie obłoki śpią,
i ponad orłami w ciszy zawisłymi.

Warkot wstrząsnął niebem i w ciszę się wplótł,
jak grzmot lawinami po zboczach się stoczył,
i orły zawisłe w przestworzu jak na cud
od dołu ku górze podnosiły oczy.

Zwyciężyła praca, śmiała, twórcza myśl...
„Jastrzębie"... Grzmot w górach przewala się echem
Dziad orłom zazdrości od wieków, lecz dziś
wnuki się litują nad nimi z uśmiechem.

Przekład z rosyjskiego
WOJCIECHA LIPNIACKIEGO



Żar — i jego cienie

PRZEZ cztery lata, ciche i opuszczone, stały zabudowania na pięknym szczycie Żaru. Przez cztery lata nie rozbrzmiewał Żar głosami komendy ani wesołymi pokrzykiwaniami przy linach. Przez cztery lata smętnie zwisał rękaw na „meteo", rdzewiały szyny wyciągu i woda spływająca ze zbocza podmywała nasyp. A przecież w okresie pierwszych powojennych kroków w szybownictwie — właśnie Żar był kuźnią i kolebką naszych dzisiejszych sukcesów. Wystarczy zresztą przejrzeć stare numery „SiM-u" czy „Skrzydlatej", aby się o tym przekonać. Żar w tym okresie był oczkiem w głowie szybowników, a wyjazd do tej szkoły był nieraz długo oczekiwanym wyróżnieniem. Zdajemy sobie sprawę z tego, że przy dzisiejszym postępie techniki w lotnictwie bezsilnikowym, szybownictwo wyczynowe koncentruje się na terenach płaskich. Niemniej jednak słuszna była decyzja ZG LPŻ, który choć po czteroletniej przerwie, znów otworzył Żar. Trzeba tu dodać, że decyzję te piloci wszystkich aeroklubów i ośrodków szybowcowych w Polsce przyjęli z wielkim entuzjazmem, ponieważ w tej chwili jedynie Żar daje możność latania w górach, a tym samym uzupełnienia luki w wyszkoleniu i nabrania doświadczenia w lataniu w warunkach górskich.

Należy tu podkreślić, że loty w górach są tańsze od nizinnych, a jednocześnie odgrywają dużą rolę wychowawczą ze względu na konieczność zespołowej pracy dla wykonania każdego lotu.

Nieoficjalne otwarcie Żaru nastąpiło w dniu 1 lipca br., kiedy piloci pojedynczo i grupkami z różnych stron Polski zaczęli sunąć pod górę, taszcząc ze sobą walizki. Wieczorem — ogniskiem na zboczu Żaru obwieścili młodzi entuzjaści latania górskiego, że będą tu przez miesiąc królować nad zboczami Żaru, Magóry, Jaworzyny i Kiczery, a Żar będzie żył ich życiem.

Początki, jak zwykle, nie są łatwe. Otwarcie ośrodka tej miary co szkoła wyczynowa wymaga skoncentrowanej pracy wielu ludzi, ułożenia się wielu spraw, które w efekcie zapewniają normalne funkcjonowanie ośrodka. Widzimy pełną poświęcenia pracę kierownika Żaru — Brzuski i kierownika wyszkolenia instruktora Bodnara i właśnie dlatego mamy żal do czynników kompetentnych, że do dużego bagażu ich kłopotów dorzuca nowe, w postaci nieodpowiedniego sprzętu wyczynowego, braku dbałości o odpowiednie zakonserwowanie budynków i urządzeń oraz niezabezpieczenia przydziału personelu pomocniczego. Największe zdziwienie wśród nas wywołał program wyszkolenia. Zakrojony jest on nie na miarę ośrodka wyczynowego, lecz czegoś pośredniego między szkołą podstawową, a słabym ośrodkiem treningowym.

Zdążyliśmy przekonać się o specyfice startu, lotu i lądowania w terenie górskim. Trudności wynikające z nowych warunków terenowych, jakkolwiek duże, nie powinny zmuszać pilotów do wykonywania kilkunastosekundowych skoków, które w rezultacie dają o wiele mniejsze efekty niż start z góry. Zapoznanie się z lądowaniem i jego bezpieczne wykonanie zapewnia w zupełności jeden lub dwa loty spod małego wyciągu. Przecież w lipcu i sierpniu na Żar przyjeżdżają piloci posiadający Srebrną Odznakę Szybowcową, nie tylko po to, aby zapoznać się z techniką startu z lin gumowych i lądowania pod stok, ale również nabrać doświadczenia w lataniu górskim, które zdobędą przecież w lotach trwających dłużej. Należy pamiętać również o tym, że w perspektywie Żaru leżą zawody Juniorów, co łączy się jednocześnie z rozpoznaniem terenu i warunkami meteo tam występującymi, a bez czego udział w zawodach i same zawody, w szczególności bezpieczeństwo lotów — stoją pod wielkim znakiem zapytania. W chwili obecnej przy posiadanej ilości sprzętu, zdolnego do eksploatacji, Żar tych warunków nie spełni. Przydzielenie Szkole wyciągarki i samolotu holującego nie jest problemem nie do rozwiązania, a umożliwiłoby wykonywanie lotów w różnych warunkach meteorologicznych i przy różnych kierunkach wiatru.

Mimo trudności istniejących na Żarze, nikt z przebywających tu pilotów przyjazdu swego nie żałuje. Nastrój na obozie, współżycie z kadrą instruktorską i między pilotami rozwija się lepiej niż pomyślnie. Zebrany tu zespół ludzi tworzy zgrany i sprężysty kolektyw, zdolny do poświęceń i pracy.

Przypuszczamy, że ZG LPŻ stworzy Żarowi możliwości powrotu do dawnej świetności i zajęcia tej pozycji, która ze wszech miar należy się temu pięknemu szybowisku górskiemu, jednemu z najlepszych w Europie.

T. KACZMAREK — Poznań
P. GOLBA — Szczecin

Dyskutujemy

NA TROPACH WSTECZNICTWA

ADAM ZIENTEK

(Dokończenie z n-ru 34)

Moda a życie

Modą nazywamy spontaniczne przyjmowanie rzeczy nowych. Moda jest objawem zdrowym, gdy szerzy się samorzutnie. Szkodliwą formą mody jest „moda przesady" czyli bikiniarstwo.

W czasie niedawnych II SMP stworzone zostało pojęcie „mody" na stosowanie sztucznych balastów piaskowych. Szybko rozszerzono je na całokształt prądów nurtujących poglądy czołówki naszych wyczynowców w kwestii wymagań odnośnie nowych szybowców zawodniczych. Bezstronnie trzeba przyznać, że szybkość z jaką wymagania te narastały, miała w sobie coś z nastroju dewaluacji.

A życie — nie zawsze modę potwierdza. II SMP dostarczyły kilku wskazówek, że w ustalaniu wymagań dla nowych szybowców potrzebne jest zachowanie pewnego umiaru i stabilizacji. Ciągle brak dostatecznego dowodu na uniwersalność dużych obciążeń. Trzecie miejsce Góry na „Albatrosie", który miał obciążenie powierzchni najmniejsze ze wszystkich szybowców, zmusza do powściągliwości w sądach. Okazało się też, że warunki burzowe wcale nie omijają zawodów, w związku z czym nie można sobie pozwolić na rezygnację z wytrzymałości szybowców, jak to pochopnie proponowano przed mistrzostwami.

Na tropach...

W nowoczesnych mistrzostwach świata trudno sobie wyobrazić szybowiec nie posiadający pełnosprawnej aparatury tlenowej. Coraz większego znaczenia nabiera zagadnienie taktycznej łączności radiowej między szybowcem, a jego ekipą na samochodzie. Ekipa poprzedza szybowiec na trudnych odcinkach i informuje pilota o warunkach meteo na trasie. Na odcinkach łatwych samochód ściga szybowiec (wg wskazówek pilota, który podaje swoje położenie), aby osiągnąć go jak najszybciej po wylądowaniu. Tego rodzaju zastosowanie radia daje olbrzymią przewagę taktyczną nad przeciwnikami nie posiadającymi aparatur.

Oczywiście, nie wystarczy samo posiadanie tlenu i radia. Konieczne jest otrzaskanie się z tymi czynnikami, by korzystanie z nich było sprawne i nie zaprzątało uwagi pilota. Słowem — potrzebny jest trening w posługiwaniu się tym sprzętem w warunkach rzeczywistych, tj. w lotach wyczynowych i zawodniczych.

Niestety, w szybownictwie naszym przyjął się zwyczaj, że tlen stosuje się „od święta", tj. na wyprawach halniakowych. Tylko bardzo niewielu pilotów posiada pewne doświadczenia w posługiwaniu się nim w lotach burzowych. A ilu stosowało radio w normalnym locie wyczynowym — lepiej nie pytać...

Źle się stało, że w czasie tegorocznych SMP zamiast aparatów tlenowych i radiowych załadowano na szybowce... piasek. Smutne w swej wymowie fakty regulaminowego skleślania wyczynów pilotom, którzy przekroczyli wysokościową granicę głodu tlenowego, nie wymagają chyba żadnych komentarzy. Kiedy wreszcie zaczniemy traktować aparaturę tlenową jako warunek dopuszczenia do lotu, zwłaszcza na zawodach?!

Bezpowrotnie przepadła dobra okazja wystudiowania nowych możliwości taktycznych, jakie daje radio. Na tym punkcie naprawdę pozwoliliśmy wyprzedzić się zagranicy. Niewątpliwie, część winy ponoszą tu sami zawodnicy, którzy w powodzi dyskusji i żądań, nieraz nierealnych na krótką metę, zaniedbali sprawę tak istotną jak radio.

Nadchodzące mistrzostwa świata we Francji już dziś skupiają na tym kraju uwagę szybowników zagranicy. W tegorocznych krajowych zawodach francuskich w St. Yan (gdzie prawdopodobnie będą przeprowadzone mistrzostwa świata!) wzięło udział — obok 21 pilotów francuskich — również 7 gości zagranicznych: z Czechosłowacji (Svinka), Jugosławii (Mordej), Belgii, Anglii, Niemiec zachodnich, Szwajcarii, a nawet Danii! Jaka szkoda, że w tym nieoficjalnym preludium mistrzostw świata nie znalazły się nie tylko „Jaskółka" i „Bocian", ale nawet ani jeden obserwator polski! Komentarz i tu chyba zbyteczny...

W czasie II SMP prasę polską obiegła sensacyjna notatka na temat szczęśliwego ocalenia się pilotki Wandy Szemplińskiej na spadochronie. Notatka rozpaczliwie niefachowa, nie mówiąca właściwie nic, budząca grozę. Ktokolwiek był jej autorem, z pewnością nie działał w złej wierze, po prostu uległ gorliwości reporterskiej. Nie byłoby w tym ostatecznie nic szczególnego (jako że o lotnictwie niejedną już napisano bzdurę), gdyby epizod ze spadochronem znalazł — choćby później — rzeczowe wyjaśnienie w prasie. Niestety — nikt nie uznał tego za potrzebne. Wyjaśnienie najbardziej drastycznego wydarzenia mistrzostw pozostawiono bzdurze i plotce...

Gdyby Królak „złapał gumę" lub Marusarz zwichnął nogę, komunikaty sportowe doniosłyby o tym ze wszystkimi szczegółami. Czy cierpi na tym sport? Raczej przeciwnie: atrakcyjność takich wydarzeń przysparza mu zwolenników. Tymczasem o wypadku na zawodach szybowcowych — choćby to było tylko nieszkodliwe podbicie szybowca przez zwycięzcę — niesposób dowiedzieć się całej rzetelnej, nieraz **kształcącej** prawdy...

Skoro już o propagandzie mowa, warto zauważyć, że nie czynimy prawie nic, by zagraniczne pisma lotnicze przynosiły wiadomości z naszego szybownictwa. Czynią to za nas inni, ale (przynajmniej na zachodzie) nie dość często, za mało i nie zawsze celowo. Jako przykład przemilczania warto podać fakt, że obecnie cała zachodnia prasa lotnicza donosi o rekordzie świata pilota francuskiego Fonteilles'a (docel powrotny 2 × 222 km). O naszym Wojnarze, który w kilka dni później pobił Francuza na głowę (2×245) — ani słowa! Reklama jest dźwignią handlu, lecz trzeba się umieć z nią obchodzić...

W akcji tropienia wstecznictwa wiele jeszcze innych spraw wartoby wydobyć na światło dzienne i nazwać po imieniu. W świetle ostatniego referatu tow. Bułganina na Plenum KC KPZR należy bez ogródek (ale rzeczowo!) piętnować to, co nas boli. Nasze szybownictwo **tylko** na tym skorzysta.

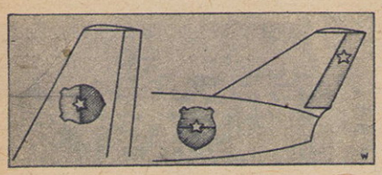
ZNAKI ROZPOZNAWCZE SAMOLOTÓW (2)

INŻ. KAZIMIERZ DĄBROWSKI

CHILE

Znakiem samolotów wojskowych jest stylizowana tarcza niebiesko-czerwona, na której tle widnieje biała pięcioramienna gwiazda. Taki znak mieści się na płatach i kadłubie. Ster kierunkowy pomalowany na niebiesko. Na tle koloru niebieskiego — biała gwiazda.

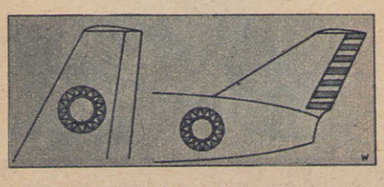
Oznaczeniem literowym cywilnych samolotów Chile jest CC—...



SAMOLOTY CZANGKAISZEKA

Samoloty czangkaiszekowskich piratckich „sił zbrojnych", stacjonowanych na Taiwanie, noszą na płatach i kadłubie znak w postaci białej wieloramiennej gwiazdy na niebieskim tle. Wewnątrz gwiazdy wąski niebieski pierścień. Ster kierunkowy pomalowany w wąskie pasy poziome, na przemian białe i niebieskie.

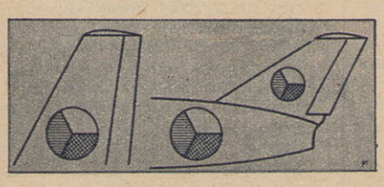
Samoloty cywilne noszą litery XT—...



CZECHOSŁOWACJA

Znak przynależności państwowej znajduje się w samolotach wojskowych na płatach, na kadłubie i na stateczniku pionowym. Ma on formę koła podzielonego liniami prostymi promieniście wychodzącymi ze środka na trzy równe pola w kolorach narodowych — niebieskim, białym i czerwonym.

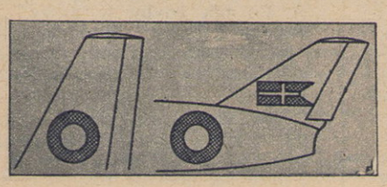
Na płatach i kadłubie samolotów cywilnych znajdują się oznaczenia literowe OK—...



DANIA

Na płatach i kadłubie samolotów wojskowych Danii znajdują się znaki w formie współśrodkowych kół czerwono-białych. Na stateczniku pionowym wymalowana jest stylizowana flaga duńska, czerwona z białym krzyżem, mająca ostre wcięcie od strony steru kierunkowego.

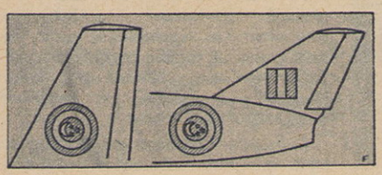
Znakiem przynależności państwowej duńskich samolotów cywilnych jest grupa literowa OY—..., umieszczona na płatach i kadłubie.



EGIPT

Znakiem przynależności wojskowych samolotów Egiptu, umieszczonym na płatach i na kadłubie, jest forma trzech kół współśrodkowych w kolorach narodowych — białym i zielonym. Na tle centralnego koła widnieje biały półksiężyc i trzy gwiazdy. Na stateczniku kierunkowym znajduje się prostokątny znak złożony z trzech pionowych pasów, dwóch zielonych i jednego białego.

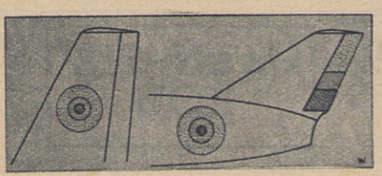
Samoloty cywilne Egiptu noszą znak literowy SU—..., wymalowany na płatach i kadłubie.



EKWADOR

Znak wojskowy ma formę trzech kół współśrodkowych w kolorach czerwonym, lazurowym i żółtym, z tym, że żółte koło zewnętrzne ma szerokość dwukrotnie większą niż koło wewnętrzne. Ster kierunkowy pomalowany jest w pasy poziome, z których górny pas w kolorze żółtym jest dwukrotnie szerszy niż pasy dolne, lazurowy i czerwony.

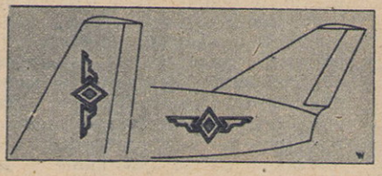
Na ekwadorskich samolotach lotnictwa cywilnego umieszczony jest literowy znak przynależności państwowej HC—...



FILIPINY

Znak przynależności państwowej filipińskich samolotów wojskowych jest nieszablonowy. Ma on formę niebiesko-białego rombu, objętego z obu stron również niebiesko-białymi stylizowanymi skrzydłami. Znak ten umieszczony jest na płatach i kadłubie. Na usterzeniu pionowym nie ma żadnego znaku.

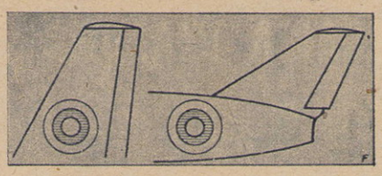
Samoloty cywilne oznaczone są literowym znakiem PI—...



FINLANDIA

Podobnie jak samoloty filipińskie również i wojskowe samoloty Finlandii mają znak przynależności państwowej tylko na płatach i kadłubie. Znak ten składa się z trzech współśrodkowych kół, dwóch białych i jednego niebieskiego. Ster i statecznik pionowy wolny od znaku.

Przynależność państwowa fińskich samolotów cywilnych oznaczana jest literami OH—...

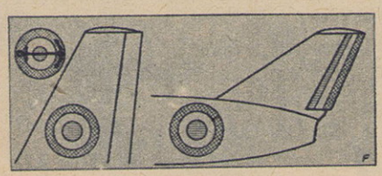


FRANCJA

Znak wojskowych samolotów francuskich ma formę trzech kół współśrodkowych w kolorach narodowych — niebieskim, białym i czerwonym. Znak ten umieszczony jest na kadłubie i na płatach. Ster pionowy pomalowany jest na wzór narodowej flagi francuskiej w pionowe niebiesko-biało-czerwone pasy.

Samoloty wchodzące w skład lotnictwa morskiego na tle znaków kołowych mają wymalowaną czarną kotwicę.

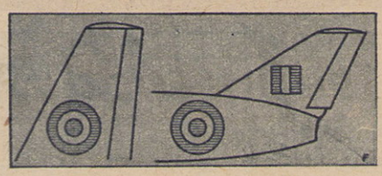
Oznaczenie samolotów cywilnych odbywa się przy pomocy dużej litery „F", po której następuje kombinacja czteroliterowa (F-....).



GRECJA

Znak wojskowy samolotów greckich jest jak gdyby negatywnym odbiciem znaku fińskiego. Składa się on również z trzech kół w kolorach niebieskim i białym, z tym, że kół niebieskich jest dwa, a białe jedno. Na stateczniku pionowym znak prostokątny, złożony z trzech pionowych pasów niebiesko-białych jednakowej szerokości.

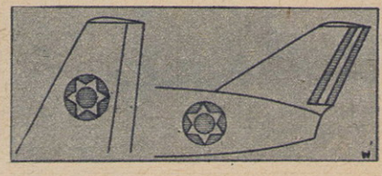
Oznaczenie greckich samolotów cywilnych ma postać grupy literowej SX-...



GUATEMALA

Znakiem przynależności państwowej samolotów republiki Guatemali jest biała sześcioramienna gwiazda na tle lazurowej tarczy kołowej. Wewnątrz gwiazdy mieści się lazurowe pole kołowe mniejszej średnicy. Taki znak umieszczony jest na płatach i kadłubie. Ster kierunkowy pomalowany jest na wzór flagi państwowej w pasy lazurowo-biało-lazurowe, biegnące z góry na dół.

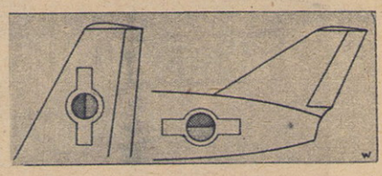
Oznaczeniem samolotów cywilnych jest grupa literowa LG-...



HAITI

Korpus Lotniczy republiki Haiti oznacza swe samoloty znakiem złożonym z białego prostokąta, rozszerzonego w części środkowej, na którego tle znajduje się czerwono-niebieskie pole kołowe. Znak ten umieszczony jest na płatach i kadłubie.

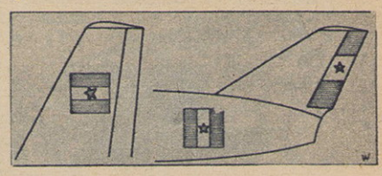
Na samolotach cywilnych Haiti widnieje grupa literowa HH-...



HONDURAS

Lotnictwo wojskowe Hondurasu oznaczenie przynależności państwowej ma w postaci miniatury flagi państwowej, tj. prostokąta podzielonego na trzy pasy jednakowej szerokości w kolorach niebieskim i białym. Na tle pasa białego niebieska pięcioramienna gwiazda. Ten sam wzór ma pomalowanie steru kierunkowego.

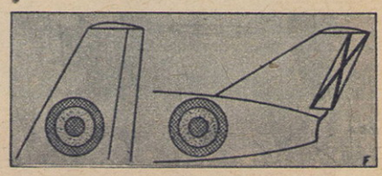
Na płatach i kadłubie honduraskich samolotów cywilnych znajdują się oznaczenia literowe XH-...



HISZPANIA

Samoloty wojskowe Hiszpanii frankistowskiej mają na płatach i na bokach kadłuba znaki kołowe w kolorach czerwonym i żółtym. Ster kierunkowy pomalowany na biało i przekreślony na krzyż dwoma czarnymi pasami.

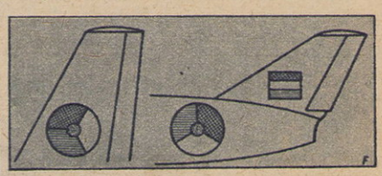
Samoloty cywilne noszą grupę literową EC-...



HOLANDIA

Znak przynależności państwowej wojskowych samolotów holenderskich przypomina nieco znak czechosłowacki. Ma on formę koła podzielonego promieniście na trzy pola: czerwone, niebieskie i białe, na środku którego znajduje się małe kółko pomarańczowe. Znak ten znajduje się na płatach i kadłubie. Na stateczniku kierunkowym — prostokąt podzielony na trzy pasy poziome w kolorach czerwonym, białym i niebieskim.

Oznaczenie przynależności państwowej samolotów cywilnych odbywa się przy pomocy grupy literowej PH-...



Uwaga: Samoloty cywilne posiadają jako znak rozpoznawczy literę lub grupę liter, inną dla każdego państwa. Po literach rozpoznawczych występuje na ogół grupa trzech lub więcej liter różnych dla każdego egzemplarza samolotu. Jest to znak zarejestrowania samolotu w państwowym rejestrze statków powietrznych danego kraju, co jest warunkiem dopuszczenia do normalnego użytkowania. W odniesieniu do szybowców istnieje jeszcze w niektórych krajach tolerancja — mają one numer rejestracyjny zamiast liter.

(cdn.)

CHIŃSKA DELEGACJA RZĄDOWA Z WIZYTĄ W SZD

DOWODEM wagi, jaką rząd Chińskiej Republiki Ludowej przywiązuje do zawartej z Polską umowy o współpracy w dziedzinie szybownictwa, jest przybycie chińskiej delegacji rządowej do naukowo-technicznej kolebki szybownictwa polskiego, jaką jest Szybowcowy Zakład Doświadczalny w Bielsku. W skład delegacji, na czele której stał wiceprzewodniczący Rady Państwa „Ho-Lun, wchodzili przedstawiciele ministerstw Komunikacji i Obrony Narodowej, Głównego Komitetu Kultury Fizycznej oraz Ambasady Chińskiej w Warszawie. Gościom chińskim towarzyszył wiceminister Transportu Drogowego i Lotniczego, J. Burgin oraz dyrektor Zarządu Lotnictwa Cywilnego mgr inż. Minorski.

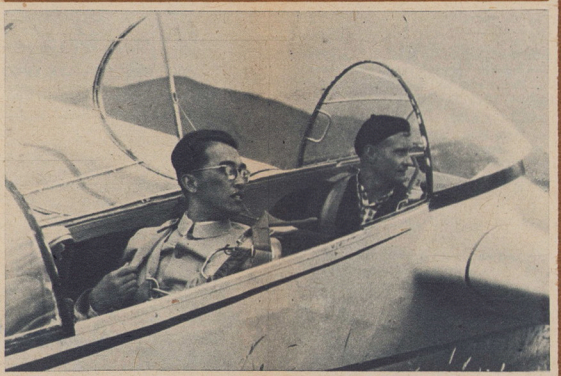
Delegacja przybyła do Bielska w poniedziałek, 25 lipca w godzinach południowych. Sznur samochodów dyplomatycznych zapełnił dziedziniec SZD. Wysiadających gości przywitała bukietami kwiatów grupa przedstawicielek koła zakładowego Ligi Kobiet i ZMP. Krótkie przemówienie powitalne wygłosił dyr. Nowakowski, który jako rzecznik chińsko-polskiej współpracy szybowcowej bawił przez kilka miesięcy w Chinach i przyczynił się do zawarcia wspomnianej umowy. Zaraz na wstępie okazało się, że porozumienie nie natrafia na trudności językowe, których obawiano się przed przybyciem delegacji. Dzięki bowiem świetnemu tłumaczowi Ambasady Chińskiej w Warszawie, wszystkie rozmowy mogły być prowadzone bezpośrednio w językach chińskim i polskim.

Gości interesowało wszystko: historia zakładu, jego dotychczasowy dorobek, a przede wszystkim jego obecna działalność. W biurze konstrukcyjnym zapoznali się z dokumentacją techniczną różnych polskich szybowców. Zwiedzając hale produkcyjne mieli sposobność przyjrzeć się szczegółom konstrukcji oraz poszczególnym etapom produkcji sprzętu, częściowo wykonywanego na zamówienie Chin. W hangarze obejrzeli niektóre prototypy SZD.

Mimo kapryśnej pogody udało się zademonstrować kilka szybowców w locie. Szczególnie podobały się efektowne pokazy akrobacji na „Motylku", „Jaskółce" i „Albatrosie". Sekretarz wicepremiera oraz lekarz delegacji zaznali wrażeń lotu pasażerskiego na „Bocianie". Niestety, deszcz przeszkodził w wykonaniu większej ilości lotów.

Żegnając Zakład po kilkugodzinnym pobycie, delegaci chińscy w serdecznych słowach wyrazili swą radość z poznania tak ciekawej placówki. Wieczorem goście podejmowani byli przez przewodniczącego MRN w Bielsku-Białej, który wydał na ich cześć reprezentacyjny bankiet.

Z.



Z lewej: Inż. Nowakowski pokazuje gościom Zakład. Od góry z prawej: Delegacja chińska przed hangarem. Niżej: W oczekiwaniu samolotu holującego.
Foto: B. Brachacka — SZD

Chińskie reportaże (3)

KRZYSZTOF DONIGIEWICZ
(Korespondencja własna „Skrzydlatej Polski")

CZAN-TIA KOU

Grupa uczniów — pilotów chińskich przed „Bocianem" na terenie szkoły w Czan-Tia-Kou.

NA północny-zachód od Pekinu w odległości 100 km leży miejscowość Czan-Tia-Kou, dokąd w dniu 23 maja 1955 r. przyjechała pierwsza grupa, a w dniu 29 maja druga grupa naszej ekipy szybowcowej. Jadąc ze stacji na lotnisko odległe o 15 km od miasta rozglądaliśmy się na wszystkie strony, by zorientować się w otoczeniu. Lecz ciemna noc zakrywała wszystko dookoła. W światłach reflektorów samochodowych widniała wyboista droga, od czasu do czasu jakieś małe domki i pola. Trudno było w takiej sytuacji wyrobić sobie zdanie o warunkach terenowych, a przyznać trzeba, że to najbardziej nas ciekawiło. Identyczne wrażenia przeżywała druga grupa po swym przyjeździe. Bo kiedy po tygodniowym pobycie w Czan-Tia-Kou wyjeżdżałem na jej spotkanie i jechaliśmy razem na lotnisko — oni również wszyscy rozglądali się dookoła, zadając jedno pytanie: jaki jest teren? No, ale o tym potem.

Gospodarze przygotowali dla nas bardzo miłe pomieszczenie — obszerne pokoje, gustownie i czysto urządzone. Pierwszą naszą czynnością było rozpakowanie się i zagospodarowanie każdy w swoim kąciku. Ułożyliśmy się spać, ciekawi co przyniesie nam ranek. Rozumie się samo przez się, że w dniu przyjazdu interesowały nas sprawy dotyczące uczniów, sprzętu itp. Ale Chińczycy uprzejmie odkładali wszystko na dzień następny, powtarzając wciąż: najpierw „si-u-si" — odpocznijcie!

Kiedy w dniu następnym wyszliśmy z naszego budynku, ujrzeliśmy duże lotnisko. Z północnej jego strony w odległości około 15 km ciągnie się grzbiet górski z charakterystycznymi wierzchołkami w niedużych odległościach od siebie, skręcając na wschód i tworząc tam oddzielne mniejsze wzniesienia. Z zachodniej strony wzdłuż całego lotniska rozpościera się nieforemne, dzikie, skaliste zbocze, niczym nie porośnięte, zza którego w dali rysowały się wierzchołki wysokich gór. Widok ładny, a nawet — jak twierdzili niektórzy — fantastyczny.

Na lotnisku znajdowała się kiedyś szkoła lotnicza. Zniszczone budynki i hangary są obecnie w odbudowie. Zainteresowaliśmy się od razu sprawą pogody, ponieważ akurat w tym dniu dął silny wiatr, około 12—15 m/sek. Odpowiedź na to pytanie wcale nas nie pocieszyła, a raczej zasmuciła, bo jak się okazuje silne wiatry są tu częstym zjawiskiem. Samo lotnisko znajduje się jak gdyby w dyszy, leżąc między górami. Sytuacja więc — niezbyt pomyślna, ale trudno, musimy być na wszystko przygotowani.

Poszliśmy porozmawiać z uczniami. Jak się okazało przyjechali oni tutaj na dwa tygodnie przed nami i uczą się obecnie rosyjskiej terminologii lotniczo-technicznej." Pierwsze spotkanie z nimi wywarło na nas dobre wrażenie. Młodzi, energiczni, dobrze wysportowani chłopcy odpowiadali żywo na nasze pytania. Widać, że do latania zapału im nie brak. Chcieliby zacząć naukę już od razu. No, ale z tym trzeba będzie trochę poczekać. Sami musimy najpierw dobrze zapoznać się z nimi i z terenem, przeprowadzić pierwsze obowiązkowe wykłady, no i czekać dopóki z kraju nie przybędzie transport ze sprzętem.

Okres do 10 czerwca wypełniony był zajęciami teoretycznymi oraz zwiezieniem sprzętu ze stacji kolejowej na lotnisko, jak również urządzeniem tymczasowych warsztatów i hangaru. Te dwie ostatnie sprawy bardzo nas bolą do dnia dzisiejszego. Mamy już połowę lipca i w dodatku porę deszczową, a nasze szybowce stoją na dworze pod prowizorycznymi dachami z mat słomianych. Ale lada dzień przeprowadzimy się do odbudowanego hangaru. Kilka razy przeżywaliśmy już nocne i dzienne alarmy, kiedy silne burze, o porywistym wietrze, goniąc tumany piasku nalatywały na nasze lotnisko. Najgorsze jest to, że powstają one nagle, zupełnie niespodziewanie. Ale ze wszystkim — dzięki dobrej, kolektywnej pracy — dajemy sobie radę.

Nasze codzienne wspólne życie z uczniami od samego początku zaczęło układać się dobrze. I chociaż wielu z nas zna słabo język rosyjski (co się tyczy również niektórych tłumaczy), to dzisiaj już potrafimy rozmówić się i przekazać ucz-

niom potrzebne wiadomości. Kto stałby z boku na starcie, patrząc na instr. Kopickiego, który wypuszczając ucznia do kolejnego lotu mówi poważnie „laga-laga-fa-czin-ho" — „drążek na siebie — tarcza" musiałby przyznać, że robi on to dobrze i całkiem po chińsku. W praktyce z konieczności powstaje wiele słów, zlepków z języka polskiego, rosyjskiego i chińskiego i to wszystko ułatwia nam życie.

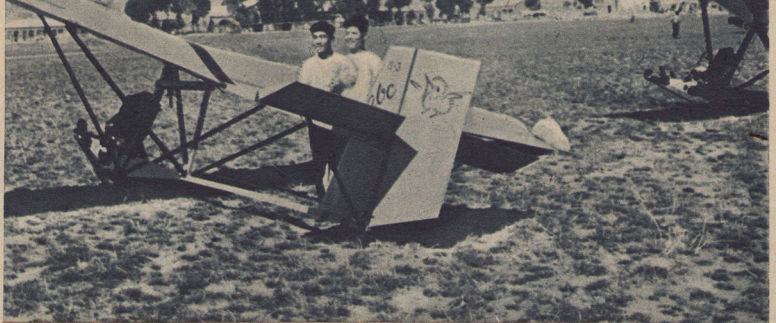
Dzień 12 czerwca 1955 roku był bardzo uroczysty. Po raz pierwszy w Chińskiej Republice Ludowej została otwarta szkoła szybowcowa. Na otwarciu obecni byli przedstawiciele władz państwowych i organów partyjnych, Dowództwa Wojsk Lotniczych, Głównego Komitetu Kultury Fizycznej, Centralnego Klubu Obrony i Sportu, Ambasady Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej oraz licznie zebrani mieszkańcy miasta Czan-Tia-Kou. Po wielu oficjalnych przemówieniach, w których ciągle podkreślano pomoc Rządu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej okazaną przysłaniem „specjalistów" (tak nas tutaj nazywają), nasi instruktorzy dokonali pokazu lotów na szybowcach „ABC", „Salamandra" i „Bocian" (akrobacja). Każdy start i każda figura akrobacji były nagradzane rzęsistymi brawami. Kiedy po zakończeniu pokazów zezwolono publiczności na obejrzenie sprzętu, ta tłumnie ale bardzo zdyscyplinowanie (co u nas rzadko się zdarza), z wielkim zainteresowaniem wszystko oglądała i dopytywała się o szczegóły. Wszystkich członków naszej ekipy zasypywano pytaniami. Szerokim kołem otoczyli nas chłopcy i dziewczęta, pytając i pytając bez końca. To bowiem co widzieli podobało się im i chwyciło za serca. Wiemy o tym dobrze, szybownictwo ma to do siebie.

W tej wspólnej naszej pracy rozpoczętej w dziedzinie szybownictwa rośnie i krzepnie przyjaźń narodu polskiego z wielkim narodem chińskim. Wspólnie śpiewamy pieśni, wspólnie spędzamy czas odpoczynku, wspólnie wymawiane słowo „pokój" po polsku czy „He-pin" po chińsku znaczą jedno. Słowo to oznacza nowe życie, nowe budownictwo, nowe szczęśliwe jutro — socjalizm. (cdn.)

Publiczność w czasie pokazów na lotnisku szkoły.

Od lewej: Tjan-Ju-Czu, Szafrański, Donigiewicz, Dziedzic, Przyjemski, Tun-Ca-An.

Inż. Dziedzic, Derkowski i Kopicki wśród chińskiej młodzieży.



— Niedługo już zaczniemy! — radośnie śmieją się młodzi Chińczycy, z zachwytem oglądając szkolny szybowiec „ABC". (Wszystkie zdjęcia autora korespondencji).

Jerzy R. Konieczny

PIERWSZE DNI

WE VRCHLABI

(Od naszego specjalnego wysłannika)

Vrchlabi — 3 sierpnia 1955 r.

CENTRALNA Szkoła Szybowcowa we Vrchlabi wygląda odświętnie. Zmieniła swój wygląd i od kiku dni, zamiast tradycyjnego warkotu „Zlinów", „Sokołów" i szumu szybowców, słychać tu warkoty silniczków i ryk „rur" modeli odrzutowych. Tuż obok głównego budynku znajduje się nowowybudowane boisko dla modeli na uwięzi. Inwestycja kosztowna, ale sprawia prawdziwą radość modelarzom. Boisko, którego koszt budowy wynosi 250 000 koron, jest godne goszczenia wielkiej imprezy modelarskiej, jaką są niewątpliwie IV Międzynarodowe Zawody Modeli Latających. Na głównych masztach powiewają już flagi 8-miu państw, których reprezentanci przybyli na zawody.

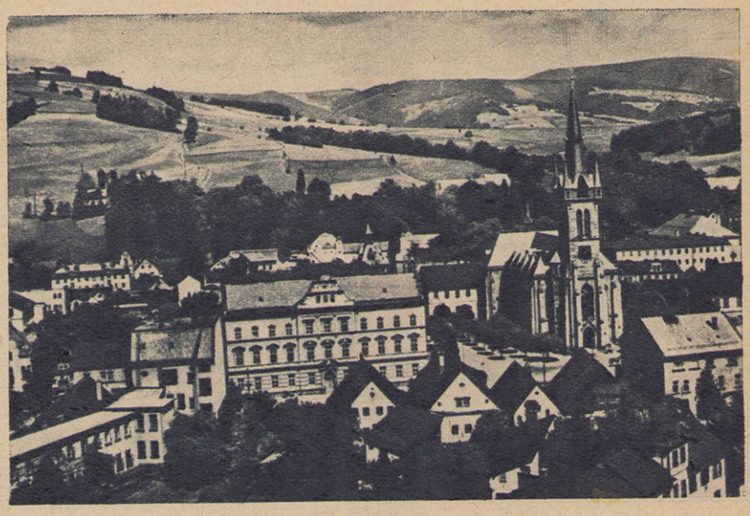
Jako pierwsi przybyli do Pragi Węgrzy, którzy przyjechali w sobotę (30 lipca) pociągiem. Parę godzin potem berliński pociąg przywiózł ekipę NRD. Na lotnisku Ruźini wylądowała tego samego dnia o godzinie 15,15 ekipa polska, którą serdecznie witali przedstawiciele KC SVAZARM-u z mjr. Echtnerem i kierownikiem zawodów tow. Stodolą na czele. Wszyscy członkowie naszej ekipy otrzymali piękne wiązanki kwiatów. Tymczasowe zakwaterowanie znaleźliśmy w hotelu „Paryż", gdzie zamieszkali także Węgrzy, zawodnicy NRD i Jugosłowianie, którzy przyjechali pociągiem wiedeńskim, z pięciogodzinnym opóźnieniem w niedzielę rano o godz. 3.00. Nieco później przyjechali Rumuni.

W sobotę po południu i niedzielę do południa zwiedzaliśmy Pragę, która urzekła nas pięknem swych zabytków.

W niedzielę o godzinie 14.00 wszystkie pięć ekip wyjechały autokarami na miejsce zawodów — do Vrchlabi, gdzie odbyło się uroczyste wciągnięcie na maszty flag państw przybyłych już na imprezę. Brak było tylko ekip ZSRR i Bułgarii, które miały przybyć do Pragi jeszcze tego samego dnia. Chiny Ludowe, Korea, Mongolia i Albania nie zgłosiły swego udziału w imprezie i ich przedstawiciele nie przybędą do Vrchlabi.

Wszystkie ekipy zakwaterowane zostały w budynku szkoły, obok której wybudowano — na wzór Leszna — letnią jadalnię. Nieco dalej znajduje się miasteczko namiotów, które przeznaczone jest dla obsługi zawodów. W hangarze każda ekipa otrzymała odpowiednie, dość obszerne i wygodne pomieszczenie dla modeli. Program zawodów został nieco zmieniony. W dniach 1 — 3 sierpnia odbywa się przegląd techniczny modeli. Otwarcie nastąpi 3 sierpnia o godz. 19.00. Dni od 4 do 9 sierpnia przeznaczone są na konkurencje. 10.VIII o 15.00 odbędzie się zakończenie zawodów, po czym ekipy wyjadą do Pragi, gdzie spędzą kilka dni.

W poniedziałek 1 sierpnia po południu przybyły do Vrchlabi ekipy ZSRR i Bułgarii. Serdecznym powitaniom nie było końca. Szczególnie gorące było powitanie kapitana drużyny ZSRR Wasilczenki z Czechosłowakiem Śladkym. Ten ostatni, opromieniony sławą mistrza świata, jest tu najbardziej popularny. Trzeba stwierdzić na marginesie, że jest to chyba najprzystojniejszy zawodnik spośród tu obecnych. Na tegorocznych zawodach startuje ze swymi odrzutowcami.



Ogólny widok miasteczka Vrchlabi.

Podczas przeglądu technicznego modeli niektórzy zawodnicy próbują swoje siły. Bardzo ciekawie reprezentują się Jugosłowianie, świetnie przygotowani technicznie. Budzą tu oni ogólne zainteresowanie. W niedzielę wieczorem i w poniedziałek dali piękny pokaz pełnej akrobacji modeli i lotów parami. Typuje się ich na czołowe miejsce. Kapitanem drużyny jest Juresa Zdenko — kierownik Instytutu Modelarstwa Lotniczego w Belgradzie. Zawodnicy Fresl Emil (2,5 cm^3 na uwięzi) i Prohaska Dragan (odrzutowce) legitymują się dużymi sukcesami zagranicą, Nesic Ljubomir — startujący w gumówkach jest równocześnie jednym z redaktorów jugosłowiańskiego „Aeromodeler'a".

Bardzo silny zespół stanowią Węgrzy, którzy po cichu obiecują sobie pierwsze miejsce. Kapitan drużyny Gyurko Pal (znany skądinąd jako autor artykułu w „Skrzydlatej" z ubiegłego roku) twierdzi, że na żadne zawody nie byli tak dobrze przygotowani. Ze znanych nam modelarzy startuje: Krizsma w gumówkach i Horvath w odrzutowcach. Tego ostatniego obserwowaliśmy na próbach — wyciągał 250—260 km/h. W ekipie znajduje się także jako obserwator techniczny Somogyi Ferenc — redaktor pisma modelarskiego na Węgrzech „Ifju Sólyom".

Ekipa NRD przybyła w zmniejszonym składzie. Na skutek choroby trenera i jednego zawodnika przyjechało tylko 7 osób, a Oskar Pfeufer startuje równocześnie w dwóch konkurencjach (na uwięzi i odrzutowce).

Wyraźnie odmłodzona jest ekipa Rumunii. Ze starych znajomych spotykamy w niej tylko Stefana Purice (odrzutowce), który wykazuje się w tej kategorii wynikami 220—245 km/h. Podobnie młody zespół zawodników przysłali Bułgarzy.

Ekipa radziecka startuje w tym samym składzie co zeszłego roku w Moskwie. Zespół bardzo silny i doskonale przygotowany. W szybowcach startuje — Botwinow, w gumówkach — Matwiejew, w silnikowych — Kuczerow, na uwięzi — Gajewski, w odrzutowcach — Iwannikow.

Czechosłowacy wystawili dwie ekipy. W pierwszej znajdują się; Horyna (szybowce), Hemola (gumówki), Hajek (silnikowe), Koci (na uwięzi) i Sladky (odrzutowce). Druga drużyna składa się (w kolejności kategorii): Harapet, Ciżek, Cerny, Smejkal i Kartos. Ci ostatni startują oczywiście poza konkursem. Czechosłowacy opiekują się nami serdecznie i troskliwie. Codziennej pomocy doznają wszyscy zawodnicy, a szczególnie wiele otrzymał jej Zawal od Sladky'go. We wtorek przed południem nasi chłopcy odbyli przegląd techniczny. Polskie modele (szczególnie szybowce i gumówki) wzbudzają tu duże zainteresowanie.

W poniedziałek wieczorem ekipa polska gościła u siebie ekipę węgierską, wręczając jej szereg upominków. To pierwsze spotkanie przyjaźni na zawodach upłynęło przyjemnie i mile.

Kto zwycięży — trudno w tej chwili powiedzieć. Kandydatów do pierwszego miejsca jest znacznie więcej niż zeszłego roku w Moskwie. Będzie to już tematem następnej relacji z Vrchlabi. A więc — za tydzień.

Komisja techniczna MZM pracuje w hangarze. Pierwszy od lewej (siedzi) przewodniczący komisji inż. Horejsi.
Foto: I. Smola

Stoją od lewej: Iwannikow, Kuczerow, Pospiszil, Kuzniecow, Wasilczenko, Komiew (kier. ekipy), Gajewski i Matwiejew.
Foto: Masojidek

WYNIKI MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH

VRCHLABI
3—10. VIII. 1955 R.

Budynek Szkoły Szybowcowej SVAZARM-u we Vrchlabi, w którym zakwaterowane zostały ekipy zagraniczne. Poniżej zawodnik polski Zawal (pierwszy z lewej) próbuje przy pomocy Wesołowskiego i Chmielewskiego swą „rurę".
Foto: I. Smola (2)

Punktacja ogólna IV Międzynarodowych Zawodów Modelarskich
(po 5-ciu konkurencjach)

Miejsce	Państwo	Ilość punktów zdobytych w poszczególnych konkurencjach I	II	III	IV	V	Razem punktów
1	Węgry	8	6	3	7	7	31
2	CSR	7	2	8	8	5	30
3	ZSRR	4	8	4	6	8	30
4	Jugosławia	6	7	7	5	3	28
5	Rumunia	5	3	5	4	6	23
6	NRD	3	5	6	3	2	19
7	Bułgaria	2	1	1	2	4	10
8	Polska	1	4	2	0	0	7

Wyniki w kategorii modeli szybowców
(Vrchlabi — 4.VIII.55 r.)

Miejsce	Numer startowy	Zawodnik	Państwo	Czas lotu modelu w poszczególnych startach I	II	III	IV	V	Łączny czas lotów	Ilość lotów maksym.	Punkty
1	6	Rádoczi N.	Węgry	180	136	180	111	180	787	3	8
2	7	Horyna W.	CSR I	135	144	168	147	180	774	1	7
3	3	Kmoch W.	Jugosławia	130	180	159	99	155	723	1	6
4	8	Georgescu J.	Rumunia	148	123	158	107	170	706	0	5
5	9	Botwinow S.	ZSRR	121	121	180	103	180	705	2	4
6	4	Edelmann K.	NRD	167	133	109	87	159	655	0	3
7	5	Boncew M.	Bułgaria	117	138	171	134	94	654	0	2
8	2	Wesołowski J.	Polska	149	138	59	96	114	556	0	1
	1	Harapád J.	CSR II	92	111	77	45	65	390	0	—

Wyniki w kategorii modeli z napędem gumowym
(Vrchlabi — 5.VIII.55 r.)

Miejsce	Numer startowy	Zawodnik	Państwo	Czas lotu modelu w poszczególnych startach I	II	III	IV	V	Łączny czas lotów	Ilość lotów maksym.	Punkty
1	2	Matwiejew W.	ZSRR	180	180	180	180	180	900	5	8
2	6	Nešić L.	Jugosławia	180	180	180	153	180	873	4	7
3	5	Kriszna G.	Węgry	180	134	160	180	180	834	3	6
4	4	Günther N.	NRD	158	180	180	180	94	792	3	5
5	8	Niestoj W.	Polska	180	180	121	180	123	784	3	4
6	1	Gaba W.	Rumunia	131	180	180	180	82	753	3	3
7	9	Hemola J.	CSR I	93	180	131	142	180	726	2	2
8	3	Popow P.	Bułgaria	114	82	118	180	180	674	2	1
	7	Ciżek R.	CSR II	158	180	150	180	180	848	3	

Wyniki w kategorii modeli z napędem mechanicznym
(Vrchlabi — 6.VIII.55 r.)

Miejsce	Numer startowy	Zawodnik	Państwo	Czas lotu modelu w poszczególnych startach I	II	III	IV	V	Łączny czas lotów	Ilość lotów maksym.	Punkty
1	9	Hájek W.	CSR I	180	154	180	180	180	874	4	8
2	4	Žigić D.	Jugosławia	174	180	162	147	180	843	2	7
3	6	Tilger F.	NRD	145	180	176	90	180	771	2	6
4	2	Kiss E.	Rumunia	180	156	115	124	180	755	2	5
5	7	Kuczerow J.	ZSRR	141	180	167	180	47	715	2	4
6	5	Wagner G.	Węgry	107	180	92	122	144	645	1	3
7	3	Stec W.	Polska	124	2	111	117	0	354	0	2
8	8	Petrow G.	Bułgaria	6	0	14	80	49	149	0	1
	1	Cerny R.	CSR II	126	176	126	180	180	788	2	

Wyniki w kategorii modeli na uwięzi (2,5 cm sześc.)
(Vrchlabi — 7.VIII.55 r.)

Miejsce	Numer startowy	Zawodnik	Państwo	Czas lotu modelu w poszczególnych startach I	II	III	Prędkość maksym.	Punkty
1	5	Koći J.	CSR I	180	177	0	180	8
2	3	Beck R.	Węgry	173	171	173	173	7
3	8	Gajewski O.	ZSRR	163	171	169	171	6
4	4	Fresl E.	Jugosławia	165	167	148	167	5
5	1	Craioveanu G.	Rumunia	146	145	148	148	4
6	7	Pfeuffer O.	NRD	125	0	124	125	3
7	2	Raszkow K.	Bułgaria	122	107	0	122	2
8	6	Bredsznajder W.	Polska	0	0	0	0	0
	9	Smejkal W.	CSR II	0	154	147	154	

Wyniki w kategorii modeli na uwięzi z napędem odrzutowym
(Vrchlabi — 8.VIII.1955 r.)

Miejsce	Numer startowy	Zawodnik	Państwo	Prędkość lotu w poszczególnych startach I	II	III	Prędkość maksym.	Punkty
1	9	Iwannikow I.	ZSRR	253	253	250	253	8
2	4	Horváth E.	Węgry	225	219	218	225	7
3	5	Purice S.	Rumunia	208	0	193	208	6
4	8	Śladky J.	CSR I	202	0	0	202	5
5	1	Nikołow S.	Bułgaria	189	185	182	189	4
6	2	Prohaska D. zamiast Fresl'a	Jugosławia	163	160	0	163	3
7	7	Pfeuffer O.	NRD	0	0	133	133	2
8	3	Zawal H.	Polska	0	0	0	0	0
	6	Kartos J.	CSR II	0	197	0	197	

Przed II Spadochronowymi Mistrzostwami Polski

WITOLD TRACZ
Mistrz Sportu

W pierwszej połowie września br. odbędą się II Spadochronowe Mistrzostwa Polski, które jak co roku wyłonią Mistrza Polski w sporcie spadochronowym na 1955 r, podsumują dotychczasowe osiągnięcia naszych skoczków oraz przyczynią się do popularyzacji sportu spadochronowego wśród młodzieży.

Do regulaminu II Spadochronowych Mistrzostw Polski wprowadzone zostały pewne poprawki, podyktowane koniecznością podwyższania kwalifikacji naszych skoczków, którzy w br. po raz pierwszy wzięli udział w zawodach międzynarodowych. W związku z tym regulamin opracowany został na podstawie regulaminu FAI oraz regulaminu Międzynarodowych Zawodów Spadochronowych w Bułgarii.

Udział w Spadochronowych Mistrzostwach Polski. W mistrzostwach mogą brać udział skoczkowie spadochronowi posiadający II klasę wyszkolenia, którzy do dnia zgłoszenia udziału w mistrzostwach wykonali minimum 25 skoków z samolotu oraz są członkami Aeroklubów LPŻ lub pełnią służbę w Wojsku Polskim.

Każdy zawodnik musi posiadać: 1) ważne orzeczenie badań lotniczo-lekarskich, 2) zaświadczenie o wykonaniu minimum 6 skoków z samolotu w ciągu br, 3) uprawnienie do składania spadochronów, 4) świadectwo skoczka lub uprawnienie instruktora spadochronowego (skoczkowie wojskowi — książka skoków), 5) zaświadczenie o ubezpieczeniu od NW i OC, 6) pełny ekwipunek spadochronowy. W czasie rozgrywania mistrzostw skoczkowie mogą posługiwać się dowolnym typem spadochronu.

Każdy Zarząd Wojewódzki LPŻ winien zgłosić 3 zawodników, z których jeden będzie pełnił funkcję kapitana zespołu. Zawodników należy wybierać drogą eliminacji w aeroklubach podległych poszczególnym Zarządom Wojewódzkim. Kobiety mogą brać udział w mistrzostwach, na takich samych zasadach jakie obowiązują mężczyzn.

Byłoby bardzo wskazanym, aby w skład każdej ekipy wchodziła jedna kobieta oraz dwóch młodych spadochroniarzy-sportowców, wyszkolonych w naszych aeroklubach. Poważnym błędem, jaki popełnialiśmy dotychczas, było typowanie na mistrzostwa w większości instruktorów etatowych bez eliminacji, co automatycznie wstrzymywało dopływ młodych sportowców spadochronowych do udziału w mistrzostwach. Uważam, że instruktorzy etatowi winni brać udział w eliminacjach wojewódzkich na równych prawach ze skoczkami i w razie uzyskania pozytywnych wyników instruktor etatowy może pełnić funkcję kapitana zespołu.

Organizacja skoków. Obowiązującym typem samolotu do wykonywania skoków w czasie mistrzostw będzie samolot „CSS-13". W razie nieprawidłowego nalotu nad punkt skoku, zawodnik ma prawo go powtórzyć. Niewykonanie skoku w czasie drugiego nalotu traktowane jest na równi z jego utratą, dającą 0 (zero) punktów za dany skok.

Zawodnicy startują wg kolejności wylosowanej oddzielnie dla każdej konkurencji. W czasie skoku zawodnik ma prawo posługiwania się zarówno spadochronem głównym jak i zapasowym oraz może wykonywać głębokie ślizgi, z tym jednak zastrzeżeniem, że otwieranie spadochronu zapasowego i głębokie ślizgi nie mogą być dokonywane poniżej 100 m. Wszystkie konkurencje będą rozgrywane przy sile wiatru nie większej jak 5 m/sek. Przed każdą konkurencją zostanie wykonany skok — sonda, dla zorientowania zawodników o długości i kierunku znoszenia.

Klasyfikacja. Mistrzostwa rozgrywane są w klasyfikacji indywidualnej i zespołowej. Jako zespół uważa się trzyosobową ekipę wojewódzką. Klasyfikację końcową sporządza się na podstawie sumy punktów, uzyskanych w poszczególnych konkurencjach przez każdego zawodnika i zespół.

Konkurencje. W programie II Spadochronowych Mistrzostw Polski przewidziane jest rozegranie następujących konkurencji:

Konkurencja I — skok z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu (na linę lub w czasie nie przekraczającym 3 sek.) na celność lądowania do koła o średnicy 60 m. W konkurencji tej obowiązuje wykonanie dwóch skoków, których średnia odległość lądowania od środka koła będzie uważana za wynik do punktowania. Otwarcie spadochronu z opóźnieniem większym jak 3 sek od chwili oddzielenia się od samolotu lub lądowania poza obrębem koła powoduje niesklasyfikowanie danego skoku (zero punktów).

Konkurencja II — skok z wysokości 1 000 m z 10-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania do koła o średnicy 100 m. W konkurencji tej punktowana jest dokładność czasu otwierania spadochronu oraz celność lądowania. Obowiązuje w niej również wykonanie dwóch skoków, których średnia odległość lądowania od środka koła będzie punktowana. Skoku nie zalicza się w przypadku lądowania zawodnika poza obrębem koła lub różnicy opóźnienia ± 2 sek. od wymaganego czasu.

Konkurencja III — jest najbardziej skomplikowaną i najtrudniejszą. Obowiązuje w niej wykonanie jednego skoku na celność lądowania z wysokości 1 500 m z opóźnieniem 20 sekund do koła o średnicy 150 m. W tym skoku punktowana będzie: 1) dokładność opóźnienia, 2) styl prowadzenia ciała, 3) celność lądowania.

Najwyżej punktowany jest styl płaski, następnie spadanie pod kątem 45°, a najniżej spadanie pionowe. Prowadzenie ciała bez stylu powoduje niezaliczenie punktów dodatnich za styl. Styl skoku jest punktowany od 5 sekundy opóźnienia do momentu otwarcia spadochronu. Konkurencji III nie zalicza się w przypadku lądowania poza obrębem koła i przy różnicy opóźnienia ponad 2 sek. od wyznaczonego czasu. Wykonując skoki z opóźnieniem, zawodnikom nie wolno posługiwać się sekundomierzem, natomiast wymagane jest użycie półautomatów.

Tak przedstawia się w skrócie Regulamin II Spadochronowych Mistrzostw Polski, na które wszyscy nasi skoczkowie czekają z niecierpliwością. Jestem przekonany, że w roku bieżącym na mistrzostwach oczekuje nas dużo przyjemnych niespodzianek ze strony młodych spadochroniarzy, którzy brać będą po raz pierwszy udział w tej wielkiej imprezie spadochronowej. Już w czasie przygotowań daje się zauważyć dość wysoki poziom naszych skoczków.

Obok Międzynarodowych Zawodów w Bułgarii, II Spadochronowe Mistrzostwa Polski będą niewątpliwie próbą naszych sił przed Spadochronowymi Mistrzostwami Świata, które odbędą się w przyszłym roku w Związku Radzieckim.

Z DUŻYCH WYSOKOŚCI

PAWEŁ STORCZENKO

Zasłużony Mistrz Sportu ZSRR

(Ciąg dalszy z n-ru 30)

Po pewnym czasie znaleźliśmy się na właściwej wysokości i za minutę podaję komendę: „Przygotować się"! Obserwuję uważnie jak skoczkowie odłączają się od głównej pokładowej sieci tlenowej i przechodzą na zaopatrzenie swego organizmu w tlen z własnych aparatów tlenowych. Wyjątkiem był Iwan Fedczyszyn, który miał skakać w pierwszej kolejności. „Dlaczego się nie przełączył" — pomyślałem i zrobiło mi się zimno. Przecież jego aparat tlenowy jest połączony silnym gumowym przewodem z główną siecią pokładową. Jeżeli Fedczyszyn nie przełączy się, to jego aparat zostanie uszkodzony i wtedy on sam zostanie bez tlenu. Widząc to nachyliam się i odłączam jego przewód. Jestem już spokojny, że wszystko w porządku.

Oczekujemy komendy pilota od przeszło dziesięciu sekund. Wszyscy już włączyli elektryczne lampki i trzymając rękę na sekundomierzu oczekują bezskutecznie na komendę. Naciskam włącznik mikrofonu, aby zapytać się dlaczego do tej pory nie ma komendy. Jednak nie słyszę swojego głosu. Zrozumiałem, że łączność została przerwana. Rzucam wzrok na połączenie przewodowe i spostrzegam, że nastąpiło rozłączenie. Widząc to szybko naprawiam uszkodzenie i w tym momencie słyszę swój głos. Pytam, dlaczego nie ma komendy. Pilot odpowiada, że była przed minutą. Natychmiast decyduję: „Lecimy drugi raz nad cel, tylko szybciej". Jak się okazało, w momencie kiedy pochyliłem się do Fedczyszyna odłączyłem swój mikrofon i dlatego nie usłyszałem komendy pilota.

Przyczyna wstrzymania skoku jest nam znana, ale sytuacja zaczyna się komplikować, bo od minuty jesteśmy przełączeni na własne aparaty tlenowe. W tej niewesołej sytuacji zadaję pytanie pilotowi: ile czasu potrzeba na to, aby osiągnąć ponownie cel?

Odpowiedź brzmi: około dziesięciu minut. W tym czasie nim zorientowaliśmy się, że padła komenda do skoku, odlecieliśmy kilkadziesiąt kilometrów od naszego lotniska. W miejscu nieprzewidzianym nie należało skakać ze względu na bezpieczeństwo lądowania. Wytracać wysokości też nie można, bo równałoby się to nie wykonaniu zadania, a ponadto — gdyby nastąpiło obniżenie samolotu do bezpiecznej wysokości — zabraknie tlenu.

Czy skakać? Tak, trzeba ryzykować i oczekiwać chwili kiedy samolot znajdzie się nad celem. Podczas moich rozważań pilot zrobił wszystko, aby skrócić drogę najścia na punkt zeskoku. Ja w tym czasie uważnie obserwuję skoczków, ich samopoczucie i nieprzerwanie sprawdzam zapas tlenu. W odpowiedzi na moje pytania widzę pięć podniesionych rąk — znak potwierdzenia, że wszystko jest w porządku. Mając za za sobą tak dużo doświadczenia, moi koledzy bardzo dobrze zrozumieli trudne położenie. Minuty dłużyły się...

Po chwili usłyszałem głos pilota: Do skoku pozostała jedna minuta, bądźcie gotowi Na komendę „skok" pierwszy powinien skakać Fedczyszyn, a ostatnia Sieliwierstowa. Gdy w momencie przez wszystkich oczekiwanym samolot znalazł się nad punktem wyskoku, cała grupa w ciągu dwóch sekund opuściła maszynę. Zostałem sam. Starałem się uspokoić, że skoczkom właściwie nie grozi żadne niebezpieczeństwo, że każdemu wystarczy tlenu. Kierowałem się całkowicie optymizmem, ale mimo to odnosiłem wrażenie, że krew mi w żyłach zamiera. Nawet futrzany kombinezon nie był w stanie jej ogrzać. Te sytuację przeżywałem samotnie. Nikt oprócz mnie nie wiedział, jakie mogły być następstwa, nawet spadający w powietrzu, bo czas im nie pozwalał o tym myśleć.

(c. d. n.)

SMUGI KONDENSACYJNE

Doc. WŁADYSŁAW PARCZEWSKI

SMUKŁE sylwetki odrzutowców, przecinające co dzień błękit naszego nieba, pozostawiają dość często po sobie podłużne pasma chmur, zwane w literaturze fachowej smugami kondensacyjnymi. Zastanowimy się jakie są przyczyny ich powstawania i trwałości.

Warunki kondensacji pary wodnej w atmosferze. Zanim przejdziemy do omawiania konkretnych przypadków powstawania smug kondensacyjnych, przypomnijmy pokrótce warunki w jakich następuje kondensacja pary wodnej w atmosferze. Otóż powietrze musi zawierać w danej temperaturze tylko ściśle ograniczone ilości pary wodnej (tab. I). Jeśli więc w powietrzu znajdzie się więcej wilgoci aniżeli może się w nim zawierać w danych warunkach, to nadmiar pary wodnej niejako wydziela się z powietrza w postaci osadów, mgieł lub chmur. W powietrzu może się okazać, że jest nadmiar pary wodnej czy to wskutek oziębienia się powietrza do odpowiednio niskiej temperatury (tabl. I) czy też wskutek dostarczania do danej objętości powietrza wilgoci z zewnątrz. Na przykład, wskutek parowania gleby, parowania kropel deszczu lub dostarczania powietrzu pary wodnej zawartej w gazach spalinowych. W rozpatrywanym przez nas przypadku będzie właśnie mowa o tej ostatniej możliwości.

Zwróćmy jeszcze uwagę, że łatwiej jest osiągnąć nasycenie pary wodnej względem lodu aniżeli względem powierzchni wodnej. Wiadomo bowiem, że wilgotność względna względem powierzchni wodnej musi równać się w 100%, aby powietrze stało się nasycone parą wodną, tymczasem dla osiągnięcia stanu nasycenia pary wodnej względem kryształków lodu przy temperaturze powietrza równej na przykład — 50° C wystarczy wilgotność względna równa 96%; przy temperaturze — 25° C równa 78%, a przy temperaturze — 50° C zaledwie 61% w stosunku do płaskiej powierzchni wodnej. Jeśli przy tym zwrócimy uwagę, że kondensację pary wodnej bardzo ułatwia obecność jąder kondensacji, szczególnie tzw. aktywnych, to jasne się stanie, że dostarczanie powierzu przez samoloty nawet niewielkich ilości wilgoci jąder kondensacji zawartych w gazach spalinowych stwarza w sprzyjających warunkach dużą możliwość tworzenia się produktów kondensacji pary wodnej.

Warunkami sprzyjającymi będą tu niskie temperatury powietrza, przy których wystarcza dostarczyć powietrzu bardzo niewielką ilość wilgoci, aby para wodna stała się nasycona względem płaskiej powierzchni wodnej (tab. I) ,a tym bardziej względem kryształków lodowych, z którymi praktycznie rzecz biorąc, mamy właśnie do czynienia przy tak niskich temperaturach powietrza. Dla ilustracji zaznaczyć wypada, że na przykład powietrze o temperaturze —45° C może zawierać najwyżej 1/180 tej ilości pary wodnej, jaką mogłoby ono zawierać w temperaturze +15° C.

Warunki powstawania smug kondensacyjnych. Wracając do interesującego nas zagadnienia tworzenia się smug kondensacyjnych zauważmy, że smugi kondensacyjne powstają z dwóch różnych przyczyn. Wyraźne smugi kondensacyjne widoczne dobrze przy obserwowaniu ich z ziemi tworzą się wskutek doprowadzania do powietrza dodatkowych ilości pary wodnej i jąder kondensacji, zawartych w gazach spalinowych. Ściślej mówiąc, mamy tu do czynienia z dwoma przeciwstawnymi sobie procesami. Pierwszy z nich to, jak zaznaczyliśmy, dostawanie się do powietrza wraz z gazami spalinowymi pewnej ilości pary wodnej oraz jąder kondensacji, wskutek czego powietrze zbliża się do punktu kondensacji, a nawet może go przekroczyć. Wówczas właśnie na tle błękitu nieba powstaje mniej lub więcej trwała smuga kondensacyjna. Procesowi temu przeciwstawia się ogrzewanie się powietrza przez rozgrzany silnik samolotu oraz przez gorące gazy spalinowe. Jeśli proces ocieplania powietrza bierze górę — powietrze może wchłonąć więcej pary wodnej aniżeli mogłoby to uczynić przed przelotem samolotu. Wilgotność względna maleje i powietrze nie tylko nie zbliża się do punktu kondensacji ale przeciwnie, oddala od niego i smuga kondensacyjna nie powstaje. Ponieważ jednak do nasycenia powietrza w bardzo niskich temperaturach wystarcza nawet nikła ilość pary wodnej, dlatego jednak dość często na dużych wysokościach dochodzi do kondensacji pary wodnej w postaci charakterystycznych smug (fot. 1 i 2).

Drugi rodzaj smug kondensacyjnych odznaczających się o wiele mniejszą trwałością i natężeniem powstaje w pobliżu końców skrzydeł samolotu lub niekiedy przy krańcach śmigła. Tego rodzaju smugi kondensacyjne posiadają o wiele mniejszy przekrój poprzeczny i natężenie i dlatego są mniej wyraźne a zatem z daleka trudno dostrzegalne. Smugi te powstają wskutek kondensacji pary wodnej zawartej w powietrzu, która powstaje w wyniku oziębienia się powietrza w związku ze spadkiem ciśnienia w otoczeniu wspomnianych części samolotu. Zaznaczmy, że omawiany typ smug kondensacyjnych pojawia się również i na dużo niższych wysokościach aniżeli smugi kondensacyjne związane z wydzielaniem się gazów spalinowych.

Można wyliczyć, przy jakich wartościach temperatury i wilgotności powietrza istnieją warunki sprzyjające tworzeniu się smug kondensacyjnych. Okazało się, że dla każdej wartości ciśnienia atmosferycznego istnieje temperatura powierza, powyżej której nie ma w zasadzie warunków do powstawania gęstych smug kondensacyjnych. Doświadczalne sprawdzenie wyników obliczeń wykazało, że ogólnie są one zgodne z warunkami rzeczywistymi napotykanymi podczas lotów. W kilku przypadkach zdarzyło się wprawdzie, że smugi kondensacyjne utworzyły się rówież i w powietrzu o temperaturze wyższej od tej, powyżej której według obliczeń teoretycznych nie powinny się tworzyć. Odstępstwa te należy przypisać temu, że para wodna w warstwie powietrza w której to się działo, była już przesycona przed przelotem przez nią samolotu, a kondensacja nie następowała jedynie wskutek braku jąder kondensacji. Jądra te, wraz z jeszcze pewną ilością pary wodnej, zostały dostarczone podczas przelatywania samolotu, co umożliwiło wystąpienie smug kondensacyjnych.

Ze wspomnianych obliczeń teoretycznych wynika, że w porze letniej ponad środkową Europą gęste smugi kondensacyjne rzadko kiedy występują poniżej 8000 m, zaś w zimie rzadko poniżej 6000 m. Przy bardzo niskiej temperaturze powietrza gęste smugi kondensacyjne mogą się tworzyć również i na niewielkiej wysokości ponad gruntem.

Operacyjne znaczenie smug kondensacyjnych. Jeśli smuga kondensacyjna jest dostatecznie gęsta to staje się widoczna z ziemi, uwidaczniając tym samym trasę lecącego samolotu (fot 3 i 4). W czasie działań wojennych stwarza to poważne niebezpieczeństwo dla maszyn bojowych, przelatujących nad terytorium nieprzyjacielskim. Dlatego podczas wojny lotnicze prognozy pogody powinny zawierać wysokość poziomu, powyżej którego mogą się tworzyć smugi kondensacyjne oraz wysokość dolnej granicy stratosfery, powyżej której zanika tworzenie się trwałych smug kondensacyjnych.

Jeżeli, z chwilą tworzenia się gęstych smug kondensacyjnych, nie jest możliwe przejście do lotu w stratosferze, w której jak wiadomo smugi nie powstają, to pilot powinien decydować się na obniżenie lotu w celu poszukania suchej warstwy powietrza. Warstwy takie znajdują się zwykle bezpośrednio ponad ławicami chmur Stratocumulus oraz Altocumulus. Jak wiadomo bowiem, chmury te tworzą się zwykle pod termicznymi warstwami hamującymi, które w znacznym stopniu zatrzymują poniżej siebie wilgoć atmosferyczną. Jeśli chmury nie występują, to wówczas również należy obniżyć wysokość lotu, chyba, że smugi kondensacyjne zaczęły się formować podczas schodzenia w dół.

Ogólnie mówiąc załogi samolotów o dużym pułapie, a więc te które mają dużą możliwość doboru wysokości lotu, powinny unikać lotów w tych warstwach powietrza, w których tworzą się ławice chmur średnich i wysokich — z uwagi na możliwość tworzenia się gęstych smug kondensacyjnych.

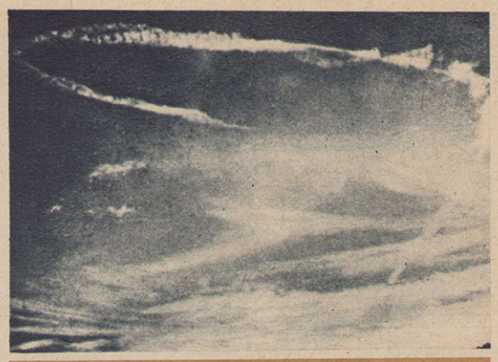
Zauważmy, że i nikłe smugi kondensacyjne mogą się stać przyczyną dojrzenia samolotu przez nieprzyjacielskie myśliwce. Tworzą się one prawie zawsze, gdy samolot leci w warstwie powietrza o temperaturze niższej od minus 45° C, przy czym w odróżnieniu od gęstych smug kondensacyjnych nie zaprzestają się tworzyć i po wleceniu samolotu w stratosferę.

Na tym kończymy nasze rozważania o smugach kondensacyjnych, tych nawskroś nowoczesnych sztucznych formach chmur, zawdzięczających swe coraz częstsze występowanie rozwojowi współczesnego lotnictwa.

Tabl. I. Maksymalne wartości wilgotności bezwzględnej [1]) względem płaskiej powierzchni wodnej w zależności od temperatury powietrza.

Temperatura powietrza w °C	—40	—30	—20	—10	0	10	20	30	40
Wilgotność bezwzględna w g/m³	0,18	0,46	1,08	2,37	4,86	9,41	17,32	30,38	51,13

1) Wilgotność bezwzględna jest to ilość gramów pary wodnej zawartej w 1 m³ powietrza.



Smuga kondensacyjna powstała na „przedpolu" frontu ciepłego, którego zbliżanie uwidacznia nasuwająca się ławica gęstych chmur Cirrus.

Po pewnym czasie smuga kondensacyjna traci swą wiotkość, rozmywana coraz bardziej przez niejednostajny ruch powietrza.

Smugi kondensacyjne wyraźnie uwidaczniają trasę lotu samolotu (nad horyzontem widoczna ławica chmur Cirrostratus).

Te trzy idealnie równoległe smugi kondensacyjne świadczą o wysokiej jakości wyszkolenia bojowego pilotów państw demokracji ludowej. (Zdjęcia wykonane w Czechosłowacji)

NA CZEŚĆ FESTIWALU

DLA uczczenia V Światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów w Warszawie Zarząd Powiatowy i Miejski LPŻ w Rybniku zorganizował Powiatowe Zawody Modeli Latających. Udział w nich wzięło sześć ekip modelarzy z całego powiatu. I miejsce zajęła modelarnia Rybnik RFM, otrzymując puchar wykonany przez ZMP-owców huty „Silesia" w Rybniku, II miejsce zajęła modelarnia z Radlina, a III miejsce modelarnia Rybnik LPŻ. Indywidualnym zwycięzcą zawodów został kol. Romuald Brachmański z modelarni Radlin, którego „Komar" utrzymał się w powietrzu ponad 540 sekund. Kolega Brachmański jako aktywista ZMP i LPŻ oraz przodujący modelarz wziął udział w Festiwalu w Warszawie, a w październiku br. wstąpi do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych.

Longin Bednorz — Rybnik

UAKTYWNIC KORESPONDENTÓW W ŚREMIE

DNIA 25 lutego 1955 r. na III Plenarnym Posiedzeniu Zarządu Powiatowego LPŻ w Śremie uchwalono między innymi, aby założyć kółko korespondentów. Bezpośrednio po posiedzeniu sprawa kółka poszła w zapomnienie. Dopiero 14 maja br., tj. prawie po czterech miesiącach otrzymałem pismo z Zarządu Powiatowego LPŻ w Śremie, zapraszające mnie na zebranie organizacyjne tegoż kółka, które miało się odbyć 18 maja br. Gdy w oznaczonym terminie przybyłem do ZP LPŻ, zastałem jedynie Inspektora Wyszkolenia Propagandowego ob. Szuberta. Myślałem, że inni na zebranie przyjadą później, ponieważ padał deszcz, ale po pewnym czasie rozpogodziło się, a z zaproszonych w dalszym ciągu nikt nie przybył. Wtedy ob. Szubert dał mi do wypełnienia ankietę „Członka Kółka Korespondentów", a następnie zawyrokował, iż zebranie (!?) uważa za skończone.

Na kilkakrotne moje zapytania w sprawie istnienia „Kółka" ob. Szubert zawsze odpowiadał z tajemniczą miną: „kółko jest, a wy piszcie jak najwięcej". Wierzę ob. Szubertowi, ale ja chciałbym w kolektywie podyskutować — przecież jest tyle do omówienia różnych wspólnych spraw, a poza tym należałoby powołać samorząd, bo „kółko" się w ogóle rozpadnie... chyba, że już w tej chwili jest ono fikcją.

Jacek Maćkiewicz
Śrem WIkp.

KOŁO LPŻ, KTÓRE NIE POWSTAŁO

W szkole podstawowej w Lipnicy k./Kolbuszowej powstały kółka zainteresowań. Między innymi zapowiedziano Koło LPŻ, nad którym opiekę miał objąć miejscowy nauczyciel Bogusław Krok. Uczniowie cieszyli się, że będą uprawiać różne dyscypliny sportu LPŻ-owskiego, jak strzelanie, biegi, skoki, sporty wodne i lotnicze, a tu... wszystkie marzenia „prysnęły jak bańka mydlana". Koło LPŻ w ciągu całego roku szkolnego „nie zdążyło" powstać. Nie wykazał w tym kierunku inicjatywy ani opiekun Krok, ani Zarząd Powiatowy LPŻ w Kolbuszowej, a wszystko niestety na niekorzyść młodzieży.

Bolesław Nowak
Lipnica

W ODPOWIEDZI NA KRYTYKĘ

Odpowiadając na notatkę krytyczną zamieszczoną w nr 21 (203) „Skrzydlatej Polski", Zarząd Wojewódzki LPŻ w Krakowie stwierdza, że sprawa magazynu materiałów modelarskich jest słuszna. Aby umożliwić pobranie materiałów przez poszczególne modelarnie ustalono dzień, w którym magazyn jest otwarty. ZW LPŻ dodaje przy tym, że instruktor modelarni w Wadowicach przyjechał w wyznaczonym dniu po materiały, ale bez naczyń i zapotrzebowania.

Odnośnie sprawy uposażenia ob. Malczyka ZW stwierdza, że formalnie w/w nie może mieć pretensji do ZW o wypłacenie poborów, ponieważ Zarząd Powiatowy LPŻ w Wadowicach przyjął go bez porozumienia z Zarządem Wojewódzkim, a poza tym zestawienia godzin przepracowanych nie były nadsyłane co miesiąc, jak mówi instrukcja, a zbiorczo. Mimo to jednak Zarząd Wojewódzki, zaraz po otrzymaniu umowy podpisanej przez ob. Malczyka, należne mu pobory przekazał do ZP.

Zarząd Wojewódzki nie zgadza się również z twierdzeniem, że rada modelarska źle pracuje, przyznaje jednak, że jej członkowie zbyt mało wyjeżdżają w teren, co postarają się jak najszybciej naprawić.

Przy okazji ZW prosi o sprostowanie wyników indywidualnych III Zawodów Modeli Szybowców Zboczowych, mianowicie: I miejsce zajął Zenon Lebiedzki — 490 pkt. i II miejsce zajął L. Nowakowski — 394 pkt., a nie jak podano 490 pkt. — co niniejszym czynimy.

Sportowiec pierwszej klasy

120 skoków z różnych wysokości, z natychmiastowym i opóźnionym otwarciem spadochronu oraz na wodę, Złota Odznaka Spadochronowa, I klasa skoczka spadochronowego, II klasa instruktora tej samej specjalności i... wielu wyszkolonych skoczków — to dwuletni dorobek, młodego, dziewiętnastoletniego instruktora Stefana Chmury z Aeroklubu Podkarpackiego.

Stefan Chmura

Jeszcze dwa lata temu Stefan, mieszkając w Nowym Targu z zazdrością patrzył na uczących się skakać w CWSpad swoich rówieśników. Na szczęście jednak w tym właśnie czasie ukończył Zasadniczą Szkołę Metalową, jako ślusarz maszynowy. Zaraz więc w wakacje został uczniem CWSpad i... spadochroniarstwo zawładnęło nim bez reszty. Ponieważ był bardzo chętny i zdolny, przyjęto go do Centrum w charakterze układacza spadochronów.

Stefan nie ograniczał się tylko do wyznaczonych mu obowiązków, lecz chętnie pomagał instruktorom w szkoleniu. Wielką dlatego nagrodą za jego zapał było przyjęcie go na kurs. Wkrótce został instruktorem.

Pracę w Aeroklubie Podkarpackim Stefan rozpoczął dopiero w tym roku. Mimo krótkiego stosunkowo okresu dał się tam poznać jako wzorowy pracownik i równie wzorowy członek, a ostatnio przewodniczący klubowego koła ZMP, toteż zasłużenie cieszy się dobrą opinią wśród kierownictwa i kolegów klubowych. Swoim koleżeńskim stosunkiem do uczniów i pogodnym usposobieniem (nie licującym zupełnie z jego „chmurnym" nazwiskiem) zyskał sobie sympatię i szacunek wśród uczniów.

Drugą pasją instr. Chmury jest hokej na trawie i narty. Mieszkając w Nowym Targu należał on nawet do zrzeszenia sportowego i zapamiętale trenował. Ale teraz ostygł już nieco w swych hokejowo-narciarskich zapałach, bo spadochroniarstwo uważa za arcyciekawy sport i jemu głównie się poświęca. O „deskach" i „patyku" nie zapomina jednak, twierdząc, że dobra kondycja fizyczna skoczka jest gwarancją jego sukcesów.

S.

MODELARZE ULOTNICZAJĄ HAJNÓWKĘ

Przed czterema laty z inicjatywy uczniów powstała modelarnia lotnicza przy szkole podstawowej nr 1 w Hajnówce. Początki jak zwykle były trudne. Modelarze nie mieli instruktora i loka!u. Narzędzia przynosili własne. Pracownia liczyła wtedy zaledwie trzech modelarzy, byli to: Jerzy Stecki, Wiktor Lewczuk i Witold Majewski. Po miesiącu liczba członków wzrosła do kilkunastu. Bez przerwy przez cały rok budowali oni modele.

Po kilku miesiącach pod sufitem małej modelarni wisiały: „Komary", „Żaki", „Amatory", a później również „Albatros". Modele nasze wystawione zostały na wystawie w Białymstoku. W tym czasie opiekunka modelarni ob. Wanda Kowalczyk postarała się o przydział narzędzi, a obecnie mamy już większe pomieszczenie i wzrosła liczba modelarzy.

Ostatnio podjęliśmy zobowiązania przedfestiwalowe: „ulotniczyć Hajnówkę". Urządzamy więc dla młodzieży pokazy modelarskie i wyjeżdżamy na wsie ze swymi modelami, w ten sposób popularyzując lotnictwo. Praca w modelarni nie ustaje mimo wakacji. Przodują w niej koledzy: Romuald Gołąb i Jan Tomaszuk.

Witold Majewski
Hajnówka

Biuletyn Aeroklubu PRL Nr 223

Komisja Sportowa FAI zatwierdziła następujące wyczyny szybowcowe jako rekordy światowe w klasie D:

Kategoria I — szybowce jednomiejscowe

Rekord odległości przelotu docelowo-powrotnego

Jerzy Wojnar (Polska) na szybowcu „Jaskółka Z" SP-1522, na trasie: Lisie Kąty — Leszno — Lisie Kąty, dnia 18 czerwca 1955 **488,4 km**

Kobiecy rekord odległości przelotu docelowo-powrotnego

Maksymiliana Czmielówna (Polska), na szybowcu „Jaskółka" SP-1315, na trasie: Mirosławice — Poznań — Mirosławice, dnia 18 czerwca 1955 r. **328,2 km**

Komisja Sportowa FAI zatwierdziła następujące wyczyny spadochronowe jako rekordy światowe w klasie F:

Kategoria I — skoki indywidualne

Rekord celności skoku z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu

Jerzy Kubaczewski (Polska), na lotnisku Ostrów Wlkp., dnia 31 maja 1955 r. **9,25 m**

Rekord celności skoku z wysokości 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu

Jerzy Łobodda (Polska), na lotnisku Warszawa-Gocław, dnia 20 czerwca 1955 r. **24,35 m**

Zatwierdzone wyczyny krajowe

Komisja Sportowa APRL zatwierdziła następujące wyczyny szybowcowe jako rekordy krajowe w klasie D:

Kategoria I — szybowce jednomiejscowe

Rekord krajowy prędkości przelotu po trasie trójkąta 200 km

Jerzy Wojnar (Aeroklub Krakowski), na szybowcu „Jaskółka" SP-1535, na trasie: Lisie Kąty — Przepałkowo — Zbiewo — Lisie Kąty (206,4 km), dnia 14 lipca 1955 r.

Uzyskana prędkość przelotowa **56,885 km/h**

Kategoria II — szybowce dwumiejscowe

Rekord krajowy prędkości przelotu po trasie trójkąta 200 km

Pilot **Adam Brzoza** (Aeroklub Warszawski), z pasażerem **Jerzym Gabrylewiczem**, na szybowcu „Bocian" SP-1571, na trasie: Lisie Kąty — Przepałkowo — Zbiewo — Lisie Kąty (206,4 km), dnia 14 lipca 1955 r.

Uzyskana prędkość przelotowa **45,065 km/h**

Komisja Sportowa APRL przyznała Złote Odznaki Szybowcowe następującym pilotom:

3(116) **Franciszek Szemat**
przewyższenie: Słupsk, dnia 13.7.55 na szybowcu „Mucha" SP-1064 — 3100 m
przelot: Słupsk — Chruścino, dnia 3.6.1955, na szybowcu „Mucha" SP-1094 — 303 km

4(117) **Andrzej Ciesielski**
przewyższenie: Lublin, dnia 15.7.55 na szybowcu „Jaskrząb" SP-1396 — 3750 m
przelot: Warlubie — Białystok, dnia 20.5.55 na szybowcu „Mucha" SP-1483 — 305 km

Komisja Sportowa APRL przyznała Srebrne Odznaki Szybowcowe następującym pilotom:

51(915) **Ireneusz Kowalewski**
długotrwałość: 31.5.55 na szyb. „Mucha" — 5 h 08 min
przewyższenie: 4.9.54 „Mucha" — 1025 m
przelot: 10.9.54 „Mucha" — 54 km

52(916) **Janusz Żarczyński**
długotrwałość: 31.5.55 na szyb. „Mucha" — 5 h 10 min
przewyższenie: 5.6.55 „Mucha" — 1280 m
przelot: 5.6.55 „Mucha" — 67 km

53(917) **Jerzy Szyłkiewicz**
długotrwałość: 24.7.54 na szyb. „Mucha" — 5 h 41 min
przewyższenie: 18.6.55 „Mucha" — 1075 m
przelot: 18.6.55 „Mucha" — 53 km

54(918) **Stefan Tobiasiewicz**
długotrwałość: 18.6.55 na szyb. „Mucha" — 5 h 03 min
przewyższenie: 19.6.55 „Mucha" — 1125 m
przelot: 18.6.55 „Mucha" — 53 km

55(919) **Zbigniew Winnicki**
długotrwałość: 5.6.55 na szyb. „Mucha" — 5 h 14 min
przewyższenie: 5.6.55 „Mucha" — 1500 m
przelot: 2.7.55. „Mucha" — 77 km

56(920) **Tadeusz Rachlewicz**
długotrwałość: 19.6.55 na szyb. „Mucha" — 8 h 27 min
przewyższenie: 6.6.55 „Mucha" — 1200 m
przelot: 13.7.55 „Mucha" — 125 km

57(921) **Władysław Sztefek**
długotrwałość: 19.6.55 na szyb. „Mucha" — 6 h 00 min
przewyższenie: 19.6.55 „Mucha" — 1335 m
przelot: 13.7.55 „Mucha" — 75 km

58(922) **Jerzy Kowalczuk**
długotrwałość: 19.7.55 na szyb. „Mucha" — 5 h 02 min
przewyższenie: 18.6.55 „Mucha" — 1350 m
przelot: 13.7.55 „Mucha" — 88 km

59(923) **Henryk Ćwikliński**
długotrwałość: 19.6.55 na szyb. „Mucha" — 5 h 50 min
przewyższenie: 18.6.55 „Mucha" — 1400 m
przelot: 14.7.55 „Mucha" — 88 km

60(924) **Jerzy Nowak**
długotrwałość: 18.7.55 na szyb. „Mucha" — 6 h 44 min
przewyższenie: 15.7.55 „Mucha" — 1110 m
przelot: 19.7.55 „Mucha" — 54 km

61(925) **Mirosław Eppel**
długotrwałość: 29.6.55 na szyb. „Komar" — 6 h 28 min
przewyższenie: 29.6.55 „Komar" — 1410 m
przelot: 14.7.55 „Komar" — 60 km

Zatwierdzenie nowych Komisarzy Sportowych APRL.

Na wniosek Aeroklubu Wrocławskiego Komisja Sportowa APRL zatwierdziła dodatkowo następujących Komisarzy i pomocników Komisarzy Sportowych APRL:

Aeroklub Wrocławski

Komisarze Sportowi

Józef Stojda, Bohdan Szwejbakowski, Maksymiliana Czmielówna, Bolesław Kochanowski, Tadeusz Skałacki, Zbigniew Girulski, Witold Gajdziński, Tadeusz Popiel, Jan Gwóźd, Edward Janas, Stanisław Babiarz, Andrzej Rzymkowski, Maria Żak, Tadeusz Babiarz, Adam Jasiński, Jerzy Sabadarz, Franciszek Ragankiewicz, Czesław Szczepański, Bolesław Szumer, Jan Łykowski, Antoni Chojcan, Herbert Majnusz.

Pomocnicy Komisarzy

Mirosław Urbanowicz, Emil Maligłowa.

SEKRETARZ AEROKLUBU PRL
TADEUSZ REJNIAK

Poczta LOTNICZA

Kol. **Tadeusz Winckiewicz** z Giżycka (2126). Redakcja nasza nie jest upoważniona do podawania prywatnych adresów interesujących Was osób. Witold Tracz jest członkiem Aeroklubu Warszawskiego i za pośrednictwem klubu możecie się z nim skontaktować.

Zespół modelarzy świetlicowej modelarni przy Stoczni Gdańskiej. Prosimy o podanie nazwisk i adresów. Sprawą zajmiemy się.

Kol. **Eugeniusz Ibrom** z Czerwionki (2152). W sprawie szkolenia lotniczego zwróćcie się do Zarządu Wojewódzkiego LPŻ w Stalinogrodzie, ul. Młyńska 23. Naukę w szkole radzimy kontynuować.

Kol. **Marian Kazienko** z Czeladzi (2135). Zgłoszenia kandydatów na rok szkolny 1955/56 dyrekcje szkół zarówno zawodowych jak i ogólnokształcących przyjmowały w miesiącu czerwcu. Obecnie jest już za późno. Technikum Mechaniczne w Rzeszowie mieści się przy ul. Obrońców Stalingradu 120.

Kol. **Aleksander Stępowski** z Gniewkowa (2180). Na szkolenie lotnicze jesteście jeszcze za młodzi. Na razie powinniście się uczyć w szkole ogólnokształcącej lub zawodowej oraz zainteresować się modelarstwem lotniczym. W tym celu zgłoście się do Zarządu Powiatowego LPŻ w Inowrocławiu, który wskaże Wam odpowiednią modelarnię.

Ireneusz Biernacki z Kobyla (2165). Kursy Wstępnych Wiadomości Lotniczych zostały zlikwidowane. W sprawie szkolenia modelarskiego poinformuje Was Zarząd Wojewódzki LPŻ w Łodzi, ul. Piotrkowska 53.

Kol. **Kazimierz Samyr** z Chwaszczyna (2184). Kandydat do Oficerskiej Szkoły Lotniczej, oprócz ukończonych 18 lat, musi legitymować się wykształceniem nie mniejszym niż 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub równorzędnym zawodowym.

Kol. **Leszek Kęsik** z Częstochowy (2137). W sprawie planów modeli zwróćcie się do redakcji miesięcznika „Modelarz" — Warszawa, ul. Widok 10.

INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

Kol. **Jerzy Kartowicz** z **Ciborza** (2034) chce wiedzieć, jaką moc musi posiadać silnik odrzutowy, by umożliwić samolotowi przekroczenie prędkości dźwięku w locie poziomym.

Zanim odpowiemy na to pytanie, wyjaśnimy, że mówiąc o silniku odrzutowym posługujemy się pojęciem rozwijanego przez niego ciągu, a nie o mocy, gdyż ta zależy od prędkości lotu (moc w KM jest to iloczyn ciągu przez prędkość lotu podzielony przez 75). Ciągi rozwijane przez typowe silniki turboodrzutowe, stosowane na samolotach myśliwskich, wahają się od 2000 do 4000 kG, a na samolotach bombowych nawet powyżej 5000 kG. Przy prędkości rzędu 1 000 km/h (278 m/sek), silnik o ciągu 3000 kG rozwija moc odpowiadającą ok. 11 000 KM.

Z aerodynamiki wysokich prędkości wiadomo jest, że przy przekraczaniu prędkości dźwięku opór samolotu gwałtownie wzrasta i zwykle ciąg normalnego silnika turboodrzutowego nie wystarcza aby go pokonać, mimo tego, że — jak widzicie — ciąg ten jest ogromny. Dlatego też w tych samolotach, które zamierzają przekroczyć „barierę dźwięku" w locie poziomym, stosowane są zwykle dodatkowe źródła ciągu, o działaniu krótkotrwałym, takie jak silniki rakietowe i dopalacze. Podwyższają one ciąg silnika zasadniczego bardzo znacznie (np. o 100%). Pamiętać jednak trzeba, że o przekroczeniu prędkości dźwięku decyduje nie tylko ciąg zespołu napędowego, ale i ogólna charakterystyka aerodynamiczna samolotu. Niektórym samolotom np. nie wolno przekraczać dźwięku nawet w locie nurkowym (co jest łatwiejsze od przekroczenia w locie poziomym, gdyż rolę dodatkowego ciągu odgrywa ciężar samolotu), bowiem w ich konstrukcji przy zbliżaniu się do prędkości dźwięku występują obciążenia zagrażające bezpieczeństwu lotu.

Co do prac nad napędem atomowym samolotów w USA, to owszem, jeszcze przed paru laty ogłoszono, iż największe tamtejsze firmy samolotowe otrzymały zamówienia na taki samolot, o ile jest nam jednak wiadomo — dotychczas nie osiągnięto żadnych znaczniejszych rezultatów na tym polu. Zagadnienie samolotów atomowych jest jeszcze dość odległe, istnieją bowiem ogromne przeszkody na drodze do realizacji silnika atomowego, który miałby mały ciężar i jednocześnie stanowiłby bezpieczną jednostkę, nie zagrażającą promieniowaniem ani załodze samolotu w powietrzu, ani obsłudze na ziemi.

TYLKO dla dziewcząt

Hanna Szychuła z **Sierpca** pisze do „Skrzydlatej" z prośbą o umożliwienie jej nawiązania kontaktu z pilotką, ewentualnie pilotem. Nie chodzi tu o flirt (żeby niektórzy w ten sposób nie zrozumieli). Hania kocha dwie rzeczy — jak pisze: naukę i lotnictwo. Pragnie drogą korespondencji dowiedzieć się więcej o lotnictwie i może urzeczywistnić w przyszłości swoje marzenia: chciałaby zostać pilotką.

Hania ma 17 lat i zdała do szkoły ogólnokształcącej w Sierpcu. Adres bliższy znany jest redakcji.

Bożena i Teresa. Na listy anonimowe nie odpowiadamy.

W WOLNYCH CHWILACH PO LOTACH...

REDAGUJE mgr H. DĄBROWSKI

Rozwiązanie szyfrogramu z nr 24

Przez modelarstwo zwiększamy swą wiedzę lotniczą, przy tym stajemy się miłośnikami sportu lotniczego.

Nagrody książkowe otrzymują: 1) **Zygmunt Kacperski** — Pieszyce, 2) **Józef Kopczyński** — Czumsk Duży, 3) **Zbigniew Sawicki** — Młochówek.

Rozwiązanie zagadek rysunkowych z nr 25

Nowa forma zagadek wzbudziła zainteresowanie. Napłynęło sporo rysunków wśród których wyróżniliśmy pomysły następujących czytelników: 1) **Albin Gańko** — Suwałki, 2) **Marian Oleszczyński** — Świebodzice, 3) **Janusz Palacz** — Gostyń Poznański, 4) **Wiesław Soberka** — Przedmość, 5) **Eugeniusz Steinbart** — Poznań.

A oto rysunki Albina Gańko z Suwałk:

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

W Związku Radzieckim ukazały się ostatnio dwa znaczki lotnicze wartości 2 ruble każdy, w kolorze niebieskim i brązowym, należące do najmniejszych znaczków lotniczych świata. Format ich: 19 x 26 mm.

Dodatkowo ukazał się także wielobarwny znaczek lotniczy wartości 1 rubla. Przedstawia on samolot w locie na tle panoramy Dalekiego Wschodu. Format 31 × 43 mm.

Z. R.

RECENZJE

G. S. Skubaczewskij — „AWIACJONNYJE Gazoturbinnyje Dwigatieli — KONSTRUKCJA I RASCZOT DETALIEJ. Oborongiz 1955. Str. 541.

Książka stanowi pierwsze obszerne ujęcie podręcznikowe w literaturze radzieckiej (a nawet zdaje się światowej), zagadnień konstrukcyjno - wytrzymałościowych występujących w lotniczych silnikach turbo-odrzutowych. Podręcznik został opracowany przez autora na podstawie prowadzonych wykładów z konstrukcji i obliczania wytrzymałościowego lotniczych silników odrzutowych oraz konstrukcji i obliczania osprzętu silników turboodrzutowych. W książce rozważane są warunki pracy elementów silnika turboodrzutowego, konstrukcja tych elementów, obliczenia wytrzymałościowe i obliczenia na drgania oraz wymagania stawiane materiałom konstrukcyjnym. Ilustrację podanych metod stanowi kilkadziesiąt przykładów obliczeniowych. Książka składa się z 13 rozdziałów, w których kolejno podane są wiadomości: o siłach działających na elementy silników turboodrzutowych, schematy zespołów turboodrzutowych, sprężarki osiowe (wybór parametrów i klasyfikacja sprężarek osiowych, konstrukcja elementów sprężarki, obliczenia wytrzymałościowe, drgania łopatek i wirników, materiały konstrukcyjne, razem ponad 100 str.). sprężarki odśrodkowe, turbiny gazowe (zagadnienia konstrukcyjne, wytrzymałościowe, termiczne, materiałowe), wyważanie wirników silników turboodrzutowych, oraz obroty krytyczne szybkoobrotowych wałów.

W następnych rozdziałach autor omawia komory spalania (określenie wymiarów komory spalania, obliczenia wytrzymałościowe i obliczenia na drgania, konstrukcja komór spalania, zagadnienia produkcyjne, zagadnienia materiałowe), komory spalania dla uzyskania dodatkowego ciągu, łożyska i smarowanie silników turboodrzutowych, reduktory silników turbośmigłowych (obliczenia kinematyczne i wytrzymałościowe kół zębatych, dokładność obróbki i kontrola, konstrukcja elementów przekładni), wyposażenie silnika turboodrzutowego (regulatory, pompki, filtry itp.).

Ujęcie książki cechuje jasność i przejrzystość. Duża ilość rysunków konstrukcyjnych ilustrujących tekst oraz liczne przykłady obliczeniowe dają czytelnikowi użyteczny materiał, pomocniczy do rozwiązania praktycznych zagadnień. Należy zwrócić uwagę na bardzo staranną szatę graficzną wydawnictwa, charakterystyczną dla Oborongizu.

W naszych warunkach książka może oddać duże usługi studentom lotniczych szkół technicznych, konstruktorom silnikowym, a nawet osobom zajmującym się eksploatacją silników turboodrzutowych. Książka może być również pomocna przy nauczaniu przedmiotu. — Części Maszyn na specjalnościach wyższych szkół technicznych poświęconych maszynom wirnikowym.

Mgr inż. JAN ROŚCISZEWSKI

Al. Piecuch — „KRYLIA MOŁODIOŻY" (SKRZYDŁA MŁODZIEŻY), Wydawnictwo Gosudarstwiennoje Izdatielstwo Abaronnoj Promisziennosti. Moskwa 1954.

Książka Al. Piecucha pt. „Krylia Mołodioży" jest przeznaczona dla szerokich rzesz młodzieży radzieckiej w wieku 14—17 lat.

Celem jej jest zapoznanie czytelników w sposób opisowy z zagadnieniami związanymi ze sportem szybowcowym. Opracowanie bardzo staranne i mimo opisowego ujęcia treści, zupełnie ścisłe technicznie. Rzuca się w oczy bogata i staranna szata graficzna książki, za pośrednictwem której autor nie tylko wyjaśnia wiele trudniejszych dla młodego czytelnika problemów, ale również zaciekawia i zachęca do dalszego czytania, rozładowując żartobliwym ich ujęciem naukową atmosferę treści.

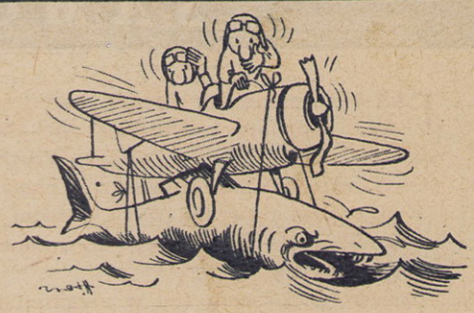
Zastrzeżenie budzi jednak kolejność omawianych zagadnień. Tak np. rozdziały omawiające budowę szybowca i jego wytrzymałość — zagadnienia tak bardzo ze sobą związane — odzielone są od siebie rozdziałami omawiającymi poszczególne rodzaje startu, loty holowane, elementarne szkolenie itd.

Również rozdziały omawiające problemy mechaniki lotu zdaniem moim powinny poprzedzać wiadomości z zakresu podstaw pilotażu. W czytelniku polskim obudzi również wątpliwości treść kilku rozdziałów, a mianowicie: atuor omawia szeroko starty szybowców przy użyciu wyciągarki-motocykla, względnie przebudowanego samochodu, pomijając zupełnie nowoczesną wyciągarkę. Również odnośnie pilotażu zespołu samolot-szybowiec można mieć pewne zastrzeżenia.

Jako całość uważam książkę „Krylia Mołodioży" za doskonałą pozycję zaspokajającą w równym stopniu potrzebę propagowania szybownictwa wśród młodzieży, dla której jest przeznaczona, jak również dostarczenia jej wstępnych wiadomości z tej dziedziny. Młodzież polska odczuwa brak takiej popularnej pozycji w naszej szybowcowej literaturze i wydanie tego rodzaju książki w polskim opracowaniu powitaliby młodzi entuzjaści lotnictwa ze szczerą radością.

SW.

„Dokładni"
Rys. H. Derwich



— Na razie to jeszcze nic... Ale co będzie gdy zechce się zanurzyć!?...

Skrzydlata Polska

ORGAN AEROKLUBU PRL
WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-61-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedyńczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch", Sekcja Eksportu, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Numer podpisano do druku dnia 23 sierpnia 1955 r.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego Zam. 4654/C
B-6-10431

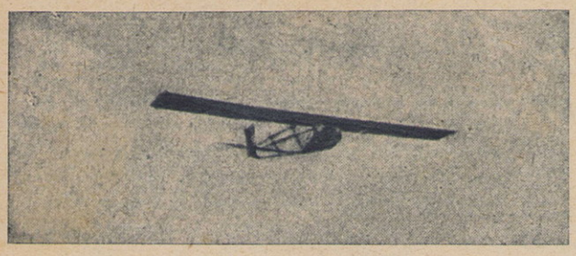
Szybowiec „Mechanik"

CZŁONKOWIE Sekcji Mechaników Lotniczych Związku Lotników Polskich zbudowali na II Konkurs Szybowców ciekawy szybowiec noszący nazwę „Mechanik".

Szybowiec wyróżniał się trójkątnym kadłubem kratowym, posiadającym z przodu małą kabinę dla pilota. Jedna płoza pod kadłubem amortyzowana była sprężynami. Prostokątne płaty konstrukcji drewnianej były pokryte sklejką do przedniego dźwigara, reszta płótnem. Konstrukcja sterów drewniana, pokrycie — płótnem.

Po locie trwającym 16 sekund, szybowiec musiał lądować wskutek złamania się steru wysokości.

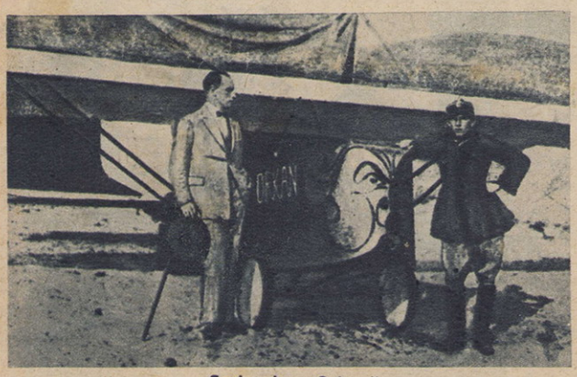
Brak danych szybowca oraz mało wyraźna fotografia uniemożliwia odtworzenie rysunku tej konstrukcji.



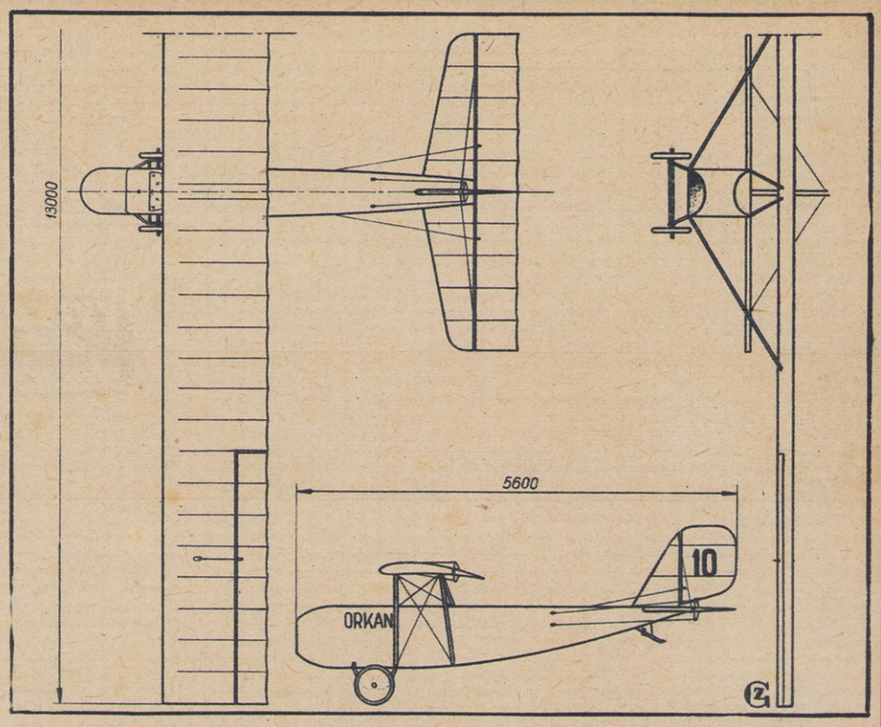
Szybowiec „Mechanik".

Szybowiec „Orkan"

NAGRODĘ za najlepsze wykonanie zdobył na II Konkursie Szybowców płatowiec zbudowany przez Tadeusza Grzmilasa. Konstrukcja ta, której wygląd ilustruje rysunek i fotografia, nie wyróżniała się swoim układem od poprzednio omówionych. Kadłub kryty sklejką. Skrzydła konstrukcji podobnej jak w innych szybowcach. Usterzenie, o dużych wymiarach, również konstrukcji standartowej. Podwozie składało się z dwóch goleni w kształcie U, połączonych rurami u dołu. Koła osadzone na wspólnej osi amortyzowanej sznurami gumowymi. Ciężar własny szybowca oraz obciążenie w locie nie są znane. Szybowiec nie wyróżnił się specjalnymi wyczynami w czasie konkursu.



Szybowiec „Orkan".



Szybowiec „Orkan" T. Grzmilasa. Rysunek opracowany przez Zdzisława Gryglickiego.

Szybowiec uczniów gimnazjum z Bielan

Z myślą o udziale w II Konkursie Szybowców zbudowali swój szybowiec uczniowie gimnazjum O. O. Marianów na Bielanach. Poprzednie prace w dziedzinie modelarstwa lotniczego pozwoliły im na wstępne zapoznanie się z czekającymi ich trudami przy konstrukcji szybowca. Najbardziej zapaleni i wytrwali pracowali pod kierunkiem swego kolegi Władysława Gallara. Przy pracach pomagał im Wojciech Wojna, jeden z najstarszych polskich pilotów i pionierów lotnictwa. Szybowiec został wykonany i wystawiony na wystawie lotniczej zorganizowanej w 1924 roku w Warszawie. Nie jest wiadomy dalszy los tej konstrukcji, ponieważ ówczesne pisma nie wspominają o jej udziale w Konkursie. Brak danych geometrycznych i fotografii uniemożliwia odtworzenie tego szybowca.

SZYBOWIEC INŻ. WALLISA

W warsztatach 3 pułku lotniczego zbudowano szybowiec konstrukcji inż. Wallisa. Kadłub szybowca tworzyła płaska krata usztywniona drutami. Na przedłużonej dolnej belce kraty kadłubowej mieścił się z przodu fotel pilota. Prostokątne skrzydła konstrukcji drewnianej dwudźwigarowej były zamocowane do górnej belki kraty kadłubowej i podparte z każdej strony dwoma krótkimi zastrzałami w kształcie V oraz usztywnione drutami do kraty kadłubowej w płaszczyźnie poziomej. Na zewnętrznych końcach płatów — kabłąki zabezpieczające skrzydło od zetknięcia się z ziemią.

Ster i dzielony statecznik poziomy — umieszczony na końcu górnej belki kadłubowej. Ster pionowy stanowił przedłużenie płaszczyzny belki kadłubowej. Mały statecznik kierunkowy stanowił całość z kratą kadłuba i umieszczony był nad górną belką. Stateczniki — usztywnione drutami względem siebie i kadłuba.

Skrzydła i stateczniki pokryte płótnem. Podwozie stanowiła jedna płoza umieszczona pod przednią częścią kraty kadłubowej. Lekka konstrukcja szybowca i jego dobre właściwości lotne oraz sterowność pozwoliły pilotowi Szulczewskiemu osiągnąć na nim najwyższą wysokość na konkursie, wynoszącą 23 metry ponad miejsce startu i zdobyć przez to nagrodę za ten wyczyn. Brak danych technicznych oraz mało wyraźne fotografie uniemożliwiają odtworzenie rysunków tego szybowca.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

SAMOLOTY ZAGRANICZNE

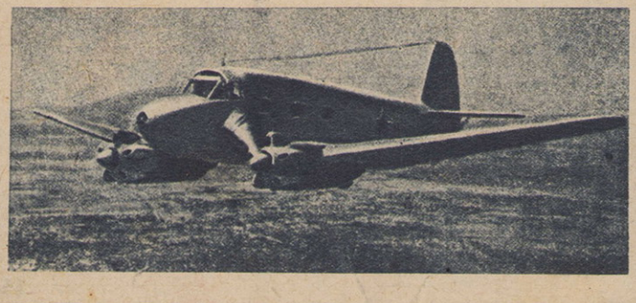
JAK-8", samolot tak zwanej „małej komunikacji", był pierwszą powojenną konstrukcją Alekasandra Jakowlewa, przeznaczoną dla lotnictwa cywilnego ZSRR. Samolot ten stosowany był jako taksówka powietrzna, zabierająca 6 pasażerów.

Konstrukcja mieszana metal-drewno. Kabina mieści 2 ludzi załogi. Skrzydła konstrukcji drewnianej. Kadłub wykonany z rur stalowych.

„Jak-8" wyposażony był w urządzenie radiowe i reflektor do lądowania w nocy.

W środkowej części skrzydła zawieszone są dwa silniki M-11-M o mocy 150 KM każdy. Cylindry silników okapotowano osłonami blaszanymi. Podwozie chowane do gondol silników. Koło ogonowe stałe.

P. E.



JAK – 8
ZSRR

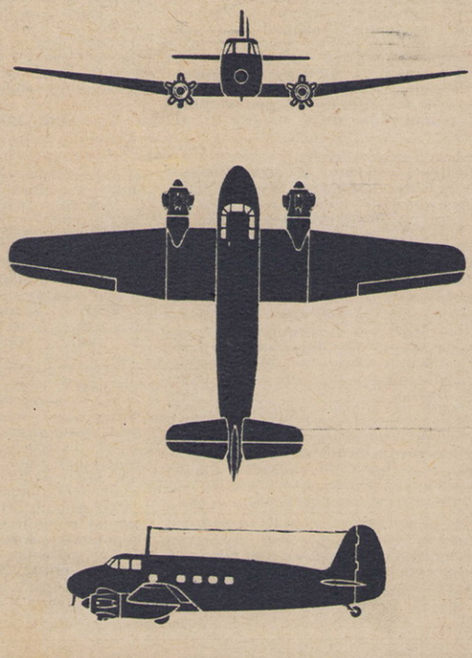
DANE TECHNICZNE:

Wymiary:

Rozpiętość	—	14,8 m
Długość	—	11,3 m

Ciężary:

Samolot pusty	—	1 750 kG
Samolot w locie	—	2 700 kG

Osiągi:

Prędkość max.	—	280 km/h
Prędkość lądow.	—	100 km/h
Zasięg	—	1 350 km
Pułap	—	4 025 m
Prędkość wznosz.	—	180 m/min.